Nr. 3 (22) — Marzec 1932 r. — Cena zł. 1.20. — Rok II.

POLSKA

FLOTA NARODOWA



ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

POLSKA
FLOTA NARODOWA
ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

Nr. 3(22) Warszawa, marzec 1932 r. ROK II.

REDAKTOR NACZELNY: GEN. MARJUSZ ZARUSKI
REDAKTOR: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

DO CZYTELNIKOW

Siedem lat mija od czasu, gdy zacząłem pracę nad zorganizowaniem osobnego towarzystwa, któreby za zadanie postawiło sobie budowę floty morskiej siłami samego społeczeństwa; pięć lat upłynęło od czasu uchwalenia przez Sejm nowej ustawy o Komitecie Floty Narodowej.

Obecnie Komitet Floty Narodowej zostaje zlikwidowany.

Nie wchodząc w motywy ani w ocenę likwidacji, zwracam się na tem miejscu do Czytelników naszego pisma, Przyjaciół i Członków Komitetu Floty Narodowej z serdecznem podziękowaniem za zaufanie, którem mnie od samego początku obdarzali.

Z przyjemnością muszę tu stwierdzić, że w stosunkach z klijentelą Kom. Fl. N., sięgającą dziś liczby kilkuset tysięcy członków, w korespondencji, przeprowadzanej za pomocą blisko stu tysięcy listów i przesyłek, nie miałem ani jednego rzeczywistego zatargu. Czułem się wśród ogromnej rodziny ludzi wspólmyślnych, gotowych do ofiar na rzecz zrealizowania wielkiej idei.

Za tę atmosferę przyjaznej życzliwości, która mi dodawała sił do wytrwania w walce o byt K. Fl. N. poczuwam się dziś w obowiązku złożyć również gorące słowa podzięki.

Organizacja przestaje istnieć.
Wraz z nią w proch rozsypuje się sama idea.
Lecz przyjdzie czas, — ona odżyje.
„Myśl — ziarno z rumowiska wykwitnie".

Gen. M. Zaruski.

WSZYSTKIM NASZYM PRENUMERATOROM, CZYTELNIKOM i PRZYJACIOŁOM SKŁADAMY Z OKAZJI ŚWIĄT WIELKIEJ NOCY SERDECZNE ŻYCZENIA „WESOŁEGO ALLELUJA"!

W PIĄTĄ ROCZNICĘ

W piątą rocznicę istnienia, zreorganizowany na mocy ustawy z 16 lutego 1927 r., Komitet Floty Narodowej kończy swój byt.

Dla tak wielkich ruchów społecznych, jak ten, którego ramy (przez reorganizację dawnego — można śmiało powiedzieć — martwego Komitetu Floty Narodowej z r. 1920), przed sześciu laty zakreśliłem, czas ten jest zbyt krótki, ażeby akcja mogła okrzepnąć i skrystalizować się w najlepsze formy organizacyjne.

A jednak ona okrzepła i przybrała kształty świadomego swych celów wielkiego ruchu społecznego.

Na innem miejscu czytelnicy znajdą cyfrowe dane, świadczące o stałym i szybkim rozwoju instytucji.

Tu pragnę dać rzut oka na pierwsze poczynania i prace Komitetu.

Z prawdziwą przykrością — więcej — z boleścią i smutkiem zaczynam ten przegląd prac, nadziei i walk ustawicznych o sam byt Komitetu. A pisząc te słowa, nie mam na myśli takich czy innych stosunków w kraju, takiej czy innej partji lub instytucji: stoję w tej chwili poza partjami, stosunkami, stosuneczkami i innemi efemerydami spraw powszednich. Myśl swoją wiążę z odleglejszą przeszłością Polski, która jedna wśród narodów świata nie zrozumiała, czem jest dla narodu morze, a na niem własna flota.

Nie obchodzą mnie w tej chwili różne ligi, Treviranusy; nawet Komitet Floty Narodowej interesuje mnie tylko dlatego, że widzę w nim wyraz woli samego społeczeństwa zrealizowania problemu morskiego — stworzenia specjalnej instytucji, któraby postawiła sobie za cel nadanie kształtów realnych zagadnieniu najważniejszemu: budowie własnej silnej floty morskiej.

Wszak Liga Morska i Rzeczna, obecnie Kolonjalna, od 12, zdaje się, lat w statucie swoim ma budowę floty. Cóż jednak dała społeczeństwu? Rocznice, akademje, wystawy, loterje — konkretnego zaś czynu jak nie było w przeszłości, tak niema go i za dni naszych.

Z tego punktu widzenia patrząc na rzeczy, powstaniu Komitetu Floty Narodowej należy przyznać znaczenie momentu historycznego. On bowiem pierwszy w Polsce współczesnej wyraźnie, głośno przmówił do społeczeństwa:

> Dość już nam deklamacji, rozważań i akademij! Do czynu! Niech społeczeństwo samo się opodatkuje i da miljony na budowę floty!

To jedno hasło Komitet Floty Narodowej rzucił w społeczeństwo.

I nie zawiódł się.

Przejdę jednak do swego założenia.

Mówiąc o Komitecie Floty Narodowej, będę mówił o sobie. Wybaczcie, Szanowni Czytelnicy, i nie miejcie mi tego za samochwalstwo. Mówię: niestety, wśród władz Komitetu w ciągu całego jego istnienia nie było człowieka, któryby losem i pracami instytucji żywiej się zainteresował, ani jednego, któryby napisał artykuł propagandowy, wygłosił odczyt, zorganizował choć jedno koło, zjednał jednego członka. Kilku posiedzeń dla wysłuchania referatów i powzięcia mało znaczących uchwał nie można uważać za pracę. Dość powiedzieć, że skarbnik Wydziału Wykonawczego w ciągu kilku-letniego swego urzędowania nie był ani razu w biurze Komitetu, nie widział ani jednej księgi buchalteryjnej i nie napisał ani jednego listu. Niewiarogodne i prawdziwe. Mówię to dla ilustracji stanu rzeczy: osoba skarbnika mię nie obchodzi.

Miałem dwa Wydziały Wykonawcze w ciągu lat pięciu. Obydwa po przeszło rocznem istnieniu ustępowały wskutek rozwiązania Sejmów. Inaczej mówiąc pracę Komitetu sam prowadziłem.

Sprawiedliwość nakazuje mi tutaj zrobić wyjątek dla przewodniczącego pierwszego Wydziału Wykonawczego, Dra Załuski, który interesował się sprawami Komitetu i sprzyjał mu wyraźnie.

W roku 1925 zacząłem wstępne prace organizacyjne nad założeniem osobnego towarzystwa; w roku 1926 dawny „martwy“ Komitet Floty Narodowej, który miał już zamiar rozwiązać się, zaproponował mi stanowisko Członka Plenum i Sekretarza Generalnego. Postawiłem swe warunki: oparcie Komitetu o całe społeczeństwo (dawniejszy Komitet opierał się na 20 kilku wysoko postawionych osobach) i wysokość wkładki członka wspierającego 1 zł. rocznie.

Zgodzono się.

Zacząłem pracę — w próżni.

Nie będę mówił o szczegółach i etapach jej rozwoju.

W piątym roku istnienia Komitet liczył kół miejscowych 870 z liczbą członków, przekraczającą pół miljona. Zbiórka z roku na rok rosła, wydatki administracyjno-propagandowe zmniejszały się. Instytucja stale się rozwijała, pomimo...

Pomimo, że od pierwszego roku zaczęła się kontrakcja ze strony osób, grupujących się przy Lidze Morskiej i Rzecznej. Wroga ta akcja potęgowała się stale, a w 1931 r. znalazła nawet swój wyraz w urzędowych komunikatach jej Zarządu Głównego. Równocześnie zaczęły krążyć plotki, oszczerstwa i paszkwile, rozsyłane po kraju w tysiącach egzemplarzy, na które z zasady nie odpowiadałem.

O tem, w jak ciężkich warunkach wypadało mi działać, może dać pewne pojęcie chociażby szereg anonimów z pogróżkami pod moim adresem i mojej rodziny.

Przeszedłem przez całą gehennę zawodów, szykan i walk w obronie swojej idei, tem cięższych i trudniejszych, iż od lat niemal czterech rozumiałem, że wcześniej czy później Komitet zostanie zniszczony.

Nie rezygnowałem jednak i prace prowadziłem dalej.

Aż przyszedł kres. Uchwała sejmowa — to vis major. Walka o ideę i byt Komitetu skończyła się.

Uchwała ta posiada historyczne znaczenie, którego doniosłości społeczeństwo nie może dziś jeszcze ocenić, ale które z perspektywy lat niewątpliwie oceni.

Ustawa mówi nie o poprawieniu dawnej ustawy z r. 1927, nie o jej nowelizacji, ale wyraźnie o likwidacji. Trafia w sedno rzeczy.

Likwiduje się Komitet, a z nim razem likwiduje się samą ideę. Próby wznowienia tej akcji przez inne jakieś zrzeszenie celu dziś nie osiągną.

Idea przeto budowy floty morskiej siłami lub przy pomocy samego społeczeństwa tem samem upada.

Na jak długo?

Nie wiadomo.

Zapewne na lata całe.

A gdy w przyszłości się ona podźwignie, będzie musiała zaczynać swą drogę od początku.

I w tem tkwi prawdziwy tragizm rzeczy.

Gen. M. Zaruski.

P. S.

W związku z likwidacją K. Fl. Nar. uważam za wskazane złożyć następujące wyjaśnienia:

W sprawozdaniach z obrad Sejmu gazety podały, że p. Minister P. i H., gen. Zarzycki, wyraził się, iż ja jestem przyjacielem p. Ministra.

Materja to zbyt subtelna, ażebym chciał się nad nią tutaj szerzej rozwodzić. Powiem tylko, że o przyjaźni tej dowiedziałem się z gazet.

Osobliwa zresztą była ta przyjaźń, skoro jeden z przyjaciół, zamierzywszy zniszczyć dorobek sześcioletniej pracy drugiego, nie uważał za właściwe rozmówić się z nim bodaj w ciągu 15 minut.

Muszę również zaznaczyć, że sprawa oddania się mego do dyspozycji p. Ministra polega widocznie na nieporozumieniu. P. Minister prawdopodobnie zwykłe słowa grzecznościowe i gotowość moją do uregulowania stosunku pomiędzy Ligą Morską i Kolonjalną a Komitetem Floty Narodowej zrozumiał w ten sposób, że ja oddaję się do dyspozycji.

M. Z.

POWODY MEGO USTĄPIENIA

Statek szkolny „Dar Pomorza" został ufundowany przez Pomorski Wojewódzki Komitet Floty Narodowej, przyczem w czasie zakupu statku Komitet Toruński występował, jako samodzielna jednostka prawna i jako taka był przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu traktowany. — Wskutek kryzysu Komitet Toruński nie mógł na czas wywiązać się ze swoich zobowiązań w stosunku do sprzedawcy i nie był w stanie zwrócić udzielonej mu na ten cel przez Centralę Komitetu w Warszawie pożyczki w wysokości złotych 367.000, jak również otrzymanej od Ministerstwa P. i H. pożyczki około 170.000 złotych.

Z końcem 1931 roku Ministerstwo P. i H. zwróciło się do Centrali Komitetu o udzielenie pożyczki w wysokości 370.000 zł., potrzebnych na podtrzymanie jednej z linji żeglugowych, opierając się na tem, że suma ta należy się Ministerstwu od Toruńskiego Komitetu z tytułu udzielonych temu ostatniemu subwencyj w wysokości 200.000 zł. i pożyczki w wysokości 170.000 zł., chociaż, jak twierdzi Przewodniczący Komitetu Toruńskiego Gen. Pasławski, dowódca D. O. K. Toruń, subwencja 200.000 zł. Ministerstwa była bezzwrotną.

Zasadniczo uważałem udzielenie żądanej pożyczki za możliwe ze względu na to, że, aczkolwiek wpłynęły od ofiarodawców na specjalne cele, znajdujące się w kasie Centrali Komitetu pieniądze o których mowa poniżej, to z drugiej strony unieruchomienie tych pieniędzy do czasu mniej lub więcej odległej możności zrealizowania samych celów nie byłoby usprawiedliwione z punktu widzenia życiowego wówczas, gdy, pieniądze mogłyby być użyte z pożytkiem na aktualny i pokrewny cel żeglugi morskiej. Zażądałem wszakże, w myśl opinji Radcy prawnego Komitetu, zabezpieczenia pożyczki odpowiednią gwarancją ze strony Ministerstwa, a gdy się wyjaśniło, że Ministerstwo nie jest uprawnione do dania takiej gwarancji, zaproponowałem uzyska.nie gwarancji Banku Gospodarstwa Krajowego, w ostateczności — uzykanie zgody na pożyczkę ze strony zrzeszeń, które wpłacały do Komitetu kwoty, z przeznaczeniem ich na specjalne cele.

Zamiast tego otrzymałem w dniu 15 stycznia b. r. pismo Ministerstwa P. i H. z dnia 14 stycznia, zawiadamiające, że Komitet Floty Narodowej (w składzie dziesięciu członków na dwudziestu czterech) postanowił wypłacić Ministerstwu P. i H. z funduszów Komitetu złotych 369.787,40 jako „zwrot subwencyj zwrotnych, udzielonych przez Ministerstwo w 1931 roku Wojewódzkiemu Komitetowi w Toruniu".

Jakkolwiek byłem członkiem Plenum Komitetu i jego sekretarzem generalnym, nie zostałem zawiadomiony o posiedzeniu Komitetu Fl. Nar., nie miałem więc możności poinformować zebranych o istotnym stanie spraw Komitetu, których oni z całą dokładnością i we wszystkich szczegółach znać nie mogli.

Komitet Floty Narodowej posiadał wówczas w Centrali wyłącznie kapitały, przeznaczone przez ofiarodawców na specjalne cele, a mianowicie:

na 1.I.1932 r.	Dar Warszawy	140.748,76. zł
„	Dar Kolejarzy	16.876.— „
„	Łódź podw. im. Marsz. Piłsuds.	1.000.— „
„	Okręt „Temida"	64.128.38 „
„	Dar Pocztowców	7.709.91 „
„	Dar Szkoły Polskiej	91.997.97 „
„	Łódź podw. „Odp. Treviran."	109.364.52 „
„	Statek im. Min. Kwiatkowskiego	145.— „
„	Komitet Stołeczny	48.221.43 „
		480.191.97 zł.

Wobec tego, że Komitet Floty, przyjmując od ofiarodawców powyższe depozyty, eo ipso gwarantował ich nienaruszalność, uchwała zaś Komitetu inaczej niemi zadysponowała bez zgody ofiarodawców — widziałem się zmuszony złożyć swój mandat członka Wydziału Wykonawczego i Sekretarza Generalnego Komitetu Floty Narodowej. Dnia 18 stycznia zwróciłem się przeto do Przewodniczącego K. Fl. N. p. Marszałka Sejmu z prośbą:

1. o zwołanie Komisji Rewizyjnej, któraby sprawdziła moją działalność za rok 1931,

2. o zwołanie plenarnego zebrania Komitetu Floty Nar., któremu mógłbym zdać sprawozdanie za rok 1930 i 1931, uzyskać absolutorjum i złożyć swoje mandaty w ręce Zebrania, jako instancji, od której przed sześciu laty mandaty te otrzymałem.

Na przedostatniem plenarnem zebraniu K. Fl. N. postawiłem wniosek o reasumpcję uchwały i otwarcie dyskusji nad sprawą wypłacenia w. w. kwoty Ministerstwu P. i H. Wniosek upadł. Wówczas założyłem swoje votum separatum.

Dnia 21 marca r. b. odbyło się ostatnie plenarne zebranie, na którem, po uzyskaniu na wniosek Komisji Rewizyjnej absolutorjum, mandaty swoje złożyłem.

Gen. M. Zaruski.



HISTORYCZNE TRIO

Wniesienie do Sejmu projektu ustawy o likwidacji Komitetu Floty Narodowej wywołało szerszą dyskusję nietylko wśród wszystkich prawie warstw społeczeństwa nazewnątrz, lecz i poruszyło umysły wielu posłów.

Po zreferowaniu projektu ustawy przez posła Leopolda Tomaszkiewicza zabrał głos poseł Dubois z P. P. S. i tak według oficjalnego djarjusza, wydawanego przez administrację Sejmu przemówienie to brzmiało:

Mówca powołuje się na notatkę umieszczoną w „Polonji“ o zakulisowych intrygach i walkach z Komitetem Floty Narodowej i mówi: „Dnia 18 stycznia na ręcę p. Marszałka Sejmu jako Prezesa Komitetu Floty Narodowej wpłynęło pismo Generalnego Sekretarza, Generała Zaruskiego z zawiadomieniem o podaniu się jego do dymisji.

Motywy tego kroku są następujące:

Komitet Floty Narodowej posiadał kapitał 480.000 zł. przeznaczony na różne jednostki mormorskie. Z końcem r. 1931 Ministerstwo Przemysłu i Handlu zażądało od Komitetu pożyczki w wysokości 360.000 zł. na subsydjowanie pewnej linji okrętowej. Gen. Zaruski w zasadzie godził się, lecz pod warunkiem, że Ministerstwo Przem. i Handlu udzieli gwarancji, że pieniądze te będą w należyty sposób i we właściwym czasie zwrócone.

Ministerstwo odmówiło tych gwarancji. Wówczas gen. Zaruski zażądał gwarancji Banku Gosp. Kraj. ale i tych nie otrzymał, wtedy odmówił podpisania czeku.

Bunt jednego generała, mianowicie Zaruskiego, nie podobał się innemu generałowi — Ministrowi Zarzyckiemu, który postanowił pieniądze te zdobyć bez zgody gen. Zaruskiego. Otóż w odpowiednim czasie zawiadomiono gen. Zaruskiego, że Komitet Floty Narodowej postanowił tę sumę wypłacić Min. Przem. i Handlu, jako rzekomy zwrot subwencyj, udzielonej przez Ministerstwo Toruńskiemu Oddziałowi Komitetu.

Nawiasem mówiąc, jak zaświadcza p. gen. Pasławski, subwencja ta była udzielona Komitetowi Toruńskiemu jako bezzwrotna i posłużyła do zakupna „Daru Pomorza“.

Niemniej w ten sposób Ministerstwo bez wiedzy p. Zaruskiego przekazało sobie tę sumę. Stało się to tak, że zwołano posiedzenie Komitetu, gen. Zaruskiego o tem nie zawiadomiono, na 24 członków Komitetu zeszło się 10, nieobecny gen. Zaruski nie mógł im wytłómaczyć, jak się sprawa przedstawia i bez jego wiedzy tę rzecz tam zadecydowano. Kiedy zaś gen. Zaruski, który miał prawo podpisywania czeków, odmówił swego podpisu, wówczas dokooptowano p. Juszkiewicza, który wraz z p. Hilchenem czek podpisali i w ten sposób suma przeszła do Ministerstwa.

Ten system przypomina stosunki istniejące u naszego wschodniego sąsiada, gdzie na mocy ukazu, siłą bierze się cudze pieniądze i przeznacza na inne cele. Jest to poprostu wywłaszczenie i to sum, powstałych z drobnych składek uczniów i robotników, składanych w dobrej wierze i na inny cel.

Jeśli Państwo potrzebuje pieniędzy to nie mamy nic przeciw wywłaszczeniu, ale wielkich latyfundjów Radziwiłłów, Rząd zaś zaczyna wywłaszczenie od drobnych składek.

Obecna ustawa stanowi o rozwiązaniu Komitetu Floty Narodowej. Takie postępowanie nie zachęca społeczeństwa do jakiejkolwiek akcji społecznej. Echo tego znajdujemy już w liście do P. Marszałka Sejmu, wystosowanym przez Komitet budowy Okrętu „Dar Szkoły Polskiej“.

Otóż Komitet ten zebrał wśród dzieci 91.000 złotych, zdeponował tę sumę chwilowo w Komitecie Floty Narodowej, a potem co się stało, nie mógł już tych pieniędzy wycofać i zaniepokoił się o nie. Otóż za tym Komitetem pójdą prawdobodobnie i inne i ofiarność społeczna na tym systemie ucierpi.

Mówca zapytuje więc, czy Komitet Floty Narodowej rozwiązuje się dlatego, że źle pracował, czy też po to, by pieniądze jego przeszły na Ministerstwo, zapytuje dalej, czy wolno w ten sposób brać i przeznaczać na inne cele złożone depozyty, co to za linja okrętowa ma być z tych sum subsydjowana i odkąd to fundusze publiczno-prywatne mogą być w ten sposób zabierane?“

Tyle powiedział, według sprawozdania sejmowego, poseł Dubois, gdy ustawa o likwidacji Komitetu wpłynęła jako projekt na plenum.

Znamienne to przemówienie przedstawiciela klubu politycznego, który nigdy specjalnie pracami Komitetu Floty Narodowej nie interesował się, najdobitniej charakteryzuje atmosferę, jaka historycznemu projektowi ministra przemysłu i handlu towarzyszyła.

Na przemówienie to odpowiedział repliką p. gen. Zarzycki, minister P. i H., i starał się udowodnić, że projekt jego jest słuszny i konieczny. Nie porozumiano się jednak co do tego punktu i obaj mówcy pozostali przy swoich zdaniach.

Mowa p. min. Zarzyckiego:

„Ja jestem właśnie owym rzekomym grabieżcą. Jako minister jestem obowiązany pilnować by każdy, kto pożyczy pieniądze skarbowe, oddał je. Komitet Floty Narodowej otrzymał z Ministerstwa przeszło 670.000 subwencji, z tego 360.000 tytułem zwrotnym.

Zmuszony ciasnotą budżetu zażądałem ich zwrotu. Z naciskiem odrzucam obraźliwe słowa do mnie zwrócone. Decyzja o oddaniu pieniędzy powzięta została przez pełny komitet. Odnośna uchwała zapadła wobec jego prezesa, obecnego tu na sali. Posługiwanie się tu pismami wziętemi od gen. Zaruskiego i cytowanie rozmaitych plotek dziennikarskich kwalifikuje odpowiednio zarzuty mego przedmówcy (Wrzawa na lewicy).

Generał Zaruski jest moim przyjacielem i oddał się do mej dyspozycji. Proszę go zapytać, a z pewnością nie zaprzeczy.

Nie mogę przyjąć zarzutu o nieobecności sekretarza na posiedzeniu komitetu. Podwładny nie jest obowiązany wiedzieć o posiedzeniu i ja nie jestem obowiązany przed nim się tłumaczyć. Byłoby bardzo źle, gdybym tego rodzaju stosunki wprowadził. (Oklaski na ławach B.B.) Działałem tylko w interesie skarbu państwa.

Co do t. zw. pieniędzy obcych, to intencje składek były wprawdzie bardzo piękne, ale nie łudźmy się, żeby z tych małych kwot można było kupić takie statki jak „Dar Pomorza“. Intencja składek na Temidę, czy Dar Szkoły będą salwowane.

Oświadczyłem to już delegacji szkolnej, która była u mnie w tej sprawie.

Czego chce nowa ustawa? Jedynie tego, żeby czynników rządzących nie angażować w pracy, któ-

ra wymaga stałego nadzoru. Towarzystwo, któremu ta praca będzie powierzona, będzie pracować tak, jak wszystkie inne towarzystwa, drogą propagandy, zbierania składek, tylko prawdopodobnie z lepszym skutkiem od dotychczasowego.

Składkowicze nie odmówią dalszych ofiar i dadzą się o racjonalności nowej ustawy łatwiej przekonać aniżeli Panowie. (Pos. p. St. Stroński: Kto przewodniczył na tem posiedzeniu Komitetu?).

Pytanie to, proszę Panów dowodzi, jak mało ludzie interesowali się komitetem. (Oklaski) Zapewniam, że projekt niema na celu przekreślenia samej akcji dotychczasowej. Będzie ona prowadzona dalej, tylko w innej formie. Ta pożyczka, którą musiałem wycofać, została rzeczywiście zużyta. Moja to już rzecz jako szefa administracji, na co. (Głosy: My chcemy też wiedzieć.) Zostały te pieniądze wziętę z konkretnego paragrafu budżetu, to jest z subwencji na Żeglugę i na ten sam paragraf zostały zwrócone w tym celu, by te pieniądze były płynne w chwili, kiedy Żegluga będzie tych pieniędzy potrzebowała. Jeżeli kto tego nie rozumie, to ja na to już nie poradzę".

Projekt ministra został odesłany do Komisji morskiej i tam budził znów wiele zastrzeżeń, wywołał długą dyskusję i, jak to należało przewidzieć — został uchwalony.

W dniu 8-go marca b. r. projekt ten, opracowany już przez Komisję, znalazł się powtórnie w Sejmie na plenum do uchwalenia. Przy tej okazji zabrał głos poseł Wierczak i znów, jak to stwierdza djarjusz sejmowy, wygłosił następujące przemówienie:

„Ustawa ta wywołała dość szeroką dyskusję w pierwszem czytaniu i w komisji. Musimy się zastrzec ze względów wychowania społeczeństwa w umiłowaniu morza przeciw temu, ażeby likwidacja Komitetu Floty Narodowej odbywała się w ten sposób.

Nie wchodzimy w spory domowe między gen. Zaruskim a Prezydjum Komitetu, zależy nam raczej na stwierdzeniu, że ta likwidacja wywołała niepotrzebne nieporozumienia w społeczeństwie. Komitet, „Daru Warszawy", podpisany przez wybitnych przedstawicieli tego komitetu, zastrzega się przeciw zabraniu pieniędzy, zebranych na „Dar Warszawy" na zapłacenie długu za komitet w Toruniu.

Jeszcze większe zastrzeżenia wywołuje sprawa komitetu „Daru Szkoły".

Wiadomo, że na zjeździe Towarzystwa Naucz. Szkół Wyższ. i Średnich w Gdańsku, z okazji 10-lecia istnienia Państwa, uchwalono, ażeby w porozumieniu z wszystkiemi organizacjami nauczycielskiemi rozpocząć akcję zbiórki wśród młodzieży szkolnej na „Dar Szkoły".

W krótkim czasie zebrano około 90.000 zł.

Wiadomość, że te pieniądze mają ewentualnie być przeznaczone na zapłacenie należności komitetu w Toruniu wywołała nieprzyjemne wrażenie, gdyż może to wywołać rozdźwięk wśród młodzieży. Chodzi nam o to, ażeby było podkreślone, że przyjęta została poprawka, ażeby nowe Towarzystwo które podejmie dalsze prace w sprawie Floty polskiej uwzględniło aktywa i pasywa dotychczasowego Komitetu Floty Narodowej.

Niewłaściwe załatwienie tej sprawy może zaszkodzić idei morza polskiego, która jest testamentem historycznym Polski, przyjętym przez nową Polskę w owem pamiętnem ślubowaniu b. Prezydenta Wojciechowskiego na wystawie w Grudziądzu w r. 1925.

Nie powinno się wywoływać błędnej opinji w społeczeństwie, iż czynniki decydujące nie mają należytego zrozumienia dla doniosłości tej idei i krzewienia jej wśród młodzieży.

Błąd, jakim była likwidacja Komitetu, wynika z tej metody zaskakiwania i ciągłej reorganizacji, która w danym razie nie miała nawet cechy politycznej. Chodziło o nieznaczną stosunkowo sumę, aby zapłacić za Komitet w Toruniu, który miał ambicję ufundowania „Daru Pomorza", brakujących 300.000 zł.

W innych razach Bank Gospodarstwa Krajowego dawał z funduszów dyspozycyjnych np. na prasę partyjną na Pomorzu trzysta kilkadziesiąt tysięcy zl., tu jednak brakło zrozumienia dla wielkiej idei.

Obecnie chodzi o to, aby ci, którzy składali ofiary, mieli pewność, że te pieniądze będą zużyte na właściwy cel, i że w nowym Komitecie będzie miał udział czynnik społeczny w jak najszerszej mierze.

W ten sposób dalsza propaganda Floty Narodowej może być skuteczna i wyjść na pożytek wielkiej sprawy, która się nazywa polskie morze".

Posłowi Wierczakowi odpowiedział poseł Minkowski i stwierdził: „że mimo likwidacji Komitetu wszystkie dotychczasowe uprawnienia będą uszanowane, przeto całe zagadnienie związane z ofiarnością społeczną na rzecz morza polskiego zostanie rozwikłane w sposób nie budzący wątpliwości".

Daj Boże — tego życzyć trzeba Polsce, lecz czy zapewnienie p. posła Minkowskiego stanie się „ciałem" — niedługa już zapewne przyszłość pokaże.

Tymczasem ustawa została uchwalona, Komitet zlikwidowano i śmiem twierdzić, że właśnie owa „sprawa morza polskiego" znalazła się pod wielkim i tajemniczym znakiem zapytania.

Zdzisław Andrzejowski.



KORESPONDENCJA

Do

Komitetu Floty Narodowej

w miejscu

Podobnie jak szerokie rzesze obywateli, i ja zaskoczony zostałem wieścią o przekazaniu przez Komitet Floty Narodowej wszystkich prawie sum zebranych z ofiarności publicznej, Ministerstwu Przemysłu i Handlu, które z kolei sumy te w wysokości zł. 360.000 — zużyło na subwencje dla jakichś towarzystw komunikacyjnych czy transportowych. Wieść ta była dla mnie tem dziwniejsza, że zarówno ze sprawozdań finansowych Komitetu Floty Narodowej jak i z bliższych jego wyjaśnień wskład sum zebranych przez Komitet Floty Narodowej wchodziły przeważnie dary i składki wpłacane przez wielkie rzesze ludności wprawdzie do rąk Komitetu Floty Narodowej, ale z przeznaczeniem na ściśle oznaczone cele jak okręt „Dar Warszawy", „Dar Kolejarzy", „Dar Szkoły Polskiej", okręt „Temida", „Łódź Podwodna Odpowiedź Treviranusowi". Ofiarodawcy, którzy wpłacając swe dary wskazywali na jaki cel szczególny mają być obrócone otrzymane od nich fundusze traktowali w istocie Komitet Floty Narodowej jako depozytarjusza, którego zadaniem ma być gromadzenie funduszów na cel określony, a następnie po zebraniu sumy potrzebnej zużytkowanie jej na zapowiedziany cel i tylko na niego. Z punktu widzenia prawnego, jeżeliby nawet traktować takie ofiary wpłacane do Kom. Fl. Nar. na „Dar Warszawy" i t. p., jako darowizny, to będą to t. zw. darowizny „sub modo", darowizny z przeznaczeniem i obdarowany w danym wypadku Kom. Fl. Nar. tylko o tyle mógłby z tych darowizn korzystać o ileby je obrócił na cel wskazany przez ofiarodawcę. Obowiązujący na terenie Warszawy, siedziby Kom. Fl. Nar., kodeks Napoleona w art. 953 przewiduje wyraźnie, że darowizna może być odwołana z powodu nie wykonania warunków, pod któremi była uczyniona.

Jeżeli dany obywatel, składając swój ciężko zapracowany grosz do rąk Kom. Fl. Nar. wyraźnie nadmienił, że przeznacza go na budowę okrętu „Dar Warszawy" a Kom. Fl. Nar. dar ten wraz ze wspomnianem zastrzeżeniem przyjął, to niedopuszczalne jest by ten pieniądz bez zgody darczyńcy zużyty został na jakikolwiek inny cel.

Komitet Floty Narodowej przez swoją uchwałę przekazującą owe dary „sub modo" do rąk Ministerstwa na cele nic wspólnego z przeznaczeniem tych darów niemające, popełnił bezprawie narażając się na nieobliczalne skutki. Cóż bowiem nastąpi jeżeli darczyńcy widząc, że warunki przez nich postawione w związku z darowizną nie zostały wykonane, zażądają zwrotu warunkowo darowanych sum. Jeżeli to pytanie nawet ma charakter teoretyczny, gdyż nie będzie się obywatelom opłacać występować na drogę sądową o zwrot niewielkich stosunkowo sum, to jednakże z punktu widzenia moralnego sprawa przedstawia się nie mniej ciężko z jednej bowiem strony niedopuszczalnym jest by poważna instytucja społeczna mająca dawać przykład szerokim masom popełniała czyny bezprawne; z drugiej zaś strony należy się obawiać, że obywatele, którzy raz się sparzyli w sprawie omawianej i którzy przekonali się, że ich najlepsze zamiary zostały wypaczone, a wyraźne zlecenia — zlekceważone, stracą zaufanie do zbiórek społecznych i zawahają się przed złożeniem daru na cele publiczne.

Prawnik.



POLSKA POLITYKA MORSKA

w przemyśle transportowym

Opinja publiczna w Polsce zwraca się coraz częściej „frontem ku morzu". Coraz częściej słyszy się głosy, przejawiające nawet dużą wrażliwość na zagadnienia naszej polityki morskiej. To interesowanie się społeczeństwa polskiego sprawami morza, uznać należy bezwarunkowo za objaw pomyślny.

W głosach poruszających postulaty polskiej polityki morskiej, niejedna uwaga świadczy o głębszem przenikaniu zagadnień i przynosi nieraz cenne wskazówki. Niepodobna naprzykład odmówić słuszności głosom prasy pomorskiej, bliżej stojącej spraw morskich, w omawianiu współzawodnictwa portów niemieckich — Królewca i Szczecina — z Gdynią i Gdańskiem. Porty niemieckie korzystają z szerokiego poparcia Rzeszy, która ponosi świadomie ofiary materjalne, wpatrzona w dalsze cele polityczne.

Prasa pomorska wskazuje na potrzeby organizacyjne polskiego obszaru gospodarczego, ciążącego naturalnie ku portom polskim na Bałtyku. Mówi się tam i wytyka słusznie, że w dążeniu do postawienia organizacji tego obszaru na poziomie właściwym, czynniki gospodarcze spotykają się z dużemi trudnościami, przedewszystliem z protekcyjną polityką Rzeszy, zmuszającą do prowadzenia akcji obronnej przeciwko taryfowej polityce kolei niemieckich. Szerszemu ogółowi polskiemu mało zapewne wiadomo, że uprzywilejowane w ten sposób porty niemieckie zabierają naszemu handlowi zamorskiemu jedną trzecią transportów wedle kryterjum wartości, a przeszło 10% wedle kretyrjum wagi.

Zbytecznem byłoby rozwodzić się nad tem, jak niekorzystnie takie współzawodnictwo uprzywilejowane wpływa na stosunki w polskim handlu zamorskim. W tych warunkach konkurencja transportu niemieckiego jest ciągle jeszcze dotkliwa. Zresztą nietylko uprzywilejowanie w dziedzinie taryfowej daje jej doskonałą broń do ręki, bowiem wchodzi tu w grę jeszcze wysoka fachowość i ruchliwość niemieckich towarzystw transportowych korzystających z szerokiego poparcia finansowego ze strony rządu Rzeszy, tudzież niemieckich banków i kolei.

Sprawna administracja niemiecka doskonale orjentuje się w istocie interesów portów morskich, idących ręka w rękę z interesami armatorów i spedytorów. Pod tym względem mamy duże braki, przedewszystkiem w dziedzinie ustawodawstwa o zastawie towarowym; te braki hamują działalność banków i składów warrantowych w obrotach z polskimi domami spedycyjnymi. Dalszym skutkiem tych niedomagań są trudności w finansowaniu przedsiębiorstw spedycyjnych i kredytowania listów przewozowych klienteli i firm handlowych i

przemysłowych. Polskie firmy spedycyjne skarżą się na brak środków obrotowych.

Jest koniecznością w tych warunkach, aby Państwo przyszło z pomocą polskiemu przemysłowi spedycyjnemu, przedewszystkiem przez udostępnienie taniego kredytu i przez ułatwienie w zainstalowanym wzajemnego porozumienia co do wysokości stawek za usługi w porcie, słowem — aby przyczyniło się jaknajprędzej do unormowania tych warunków, w których polski przemysł transportowy lądowo-morski mógłby rozwijać się pomyślnie. Takie są — zdaniem kól gospodarczych — bezpośrednio zainteresowanych rozwojem naszego handlu zamorskiego, zasadnicze życzenia pod adresem polskiej polityki morskiej w zakresie transportu.

Z. Cithurus.

ROZWAŻANIA KOLONJALNE



Jako objaw wtórny emigracji zamorskiej powstaje zagadnienie naszej ekspansji handlowej.

Świat handlowca polskiego kończy się, niestety, chwilowo na Hamburgu, musi on jednak z czasem wyjść poza granice Europy, inaczej będziemy zawsze zdani na łaskę pośredników branży kolonjalnej. Sytuacja nasza o tyle komplikuje się, że nie posiadamy własnych terenów kolonizacyjnych, a każdy nasz eksperyment przeprowadzony na cudzym terenie ma do zwalczenia silną konkurencję miejscową.

Byłoby naiwnością sądzić, że wystarczy sprowadzić towar konkurencyjny a sam jego gatunek i taniość zdecydują o powodzeniu.

Spotkamy zawsze przeciwnika w postaci trustów i karteli które działając w porozumieniu z miejscową administracją, potrafią ludziom obrzydzić życie. Drobne szykany, grzywny, procesy o drobiazgi, lub chociażby odmowa redyskonta weksli klijentów w banku emisyjnym amerykańskim, który jest monopolem borwskiego kartelu, mogą sprawić wielkie trudności każdej firmie.

Trzeba byłoby, robiąc coś na większą skalę, budować własną organizację handlową, co spotkałoby się napewno z wielki protestem miejscowych rekinów i administracji.

W związku z temi trudnościami rzucane są u nas projekty stworzenia własnej kolonji.

Tytułów prawnych napewno by nie zbrakło. Chociażby z punktu widzenia dziedzictwa po Niemcach mielibyśmy pełne prawo do terytorjów mandatowych w Afryce. Część Kamerunu, którą zresztą pięćdziesiąt lat temu zdobyła ekspedycja polska i oddala Anglikom, Togo lub Damaraland, mogłyby stać się dobrym terenem dla naszych poczynań kolonjalnych. Jestem pewien, że jako kolonizatorzy nie ustępowalibyśmy Anglikom i Francuzom, a z punktu widzenia prawnego jesteśmy bezwzględnie pokrzywdzeni przez traktat wersalski. Weźmy n. p. Portugalję, której rola w wojnie światowej ograniczyła się do konfiskaty okrętów niemieckich — otrzymała ona tantjemę kolonjalną w postaci skrawka Mozambiku. A my nic. Musieliśmy tylko cieszyć się niepodległością.

Każdy stan posiadania wymaga środków obrony. Od kiedy przekonano się, że wojna w kolonjach, pomimo febry i wielkich przestrzeni, jest jednak rzeczą możliwą, usiłowania mocarstw europejskich idą w kierunku uzyskania realnych gwarancji bezpieczeństwa na tym terenie.

Powstają morskie bazy wojenne. Ogromne pieniądze idą na rozbudowę portów kolonjalnych. Każda nowa linja kolejowa jest przedewszystkiem rozpatrywana z punktu widzenia strategicznego.

Zagadnieniem, które obecnie interesuje Francję jest sprawa połącznia strategicznego Afryki Zachodniej z Kamerunem i z Afryką Ekwatorjalną. Sprawa nie nastręczałaby wielkich trudności gdyby kolonje francuskie nie były rozdzielone terytorjum angielskiem, które zajmuje dolny bieg i ujście Nigru. Niger zaś, jako komunikacja, odpadł. Ale właściwe niebezpieczeństwo nie grozi stąd.

Zmagający się od dłuższego czasu antagonizm francusko-włoski każe raczej przewidywać atak od północy i od wschodu. Związki faszystowskie w Tunisie już niejednokrotnie manifestowały swoje antypatje francuskie, bliskość zaś floty włoskiej i granica od strony Trypolisu każą Francji mieć się z tej strony na baczności. Jest to jednak wojna na stopę europejską.

Całkiem inaczej przedstawia się możliwość ataku włoskiego na Afrykę Ekwatorjalną, może jeszcze nie dziś ale w bliskiej przyszłości. Teoretyczna granica, która biegnie między włoskim a francuskim stanem posiadania przez kraj Tibesti i Borku, jest chwilowo zamieszkana przez dzikie plemiona koczujących arabów, którzy po dziś dzień trudnią się rozbójnictwem. Jest to kraj zupełnie dziki i niezbadany, żadnych posterunków wojskowych tam niema. Sprawa przedstawia się tem boleśniej dla francuzów, że na wschód i zachód ciągną się tereny słabo zaludnione o prymitywnej komunikacji. Teoretycznie nic nie stoi na przeszkodzie Włochom do przebycia 800 km., które ich dzieli od jeziora Tschad, a opanowanie Tschadu jest równoznaczne odcięciu Afryki Ekwatorjalnej od Zachodniej. Dlatego też Kamerun nabrał dla Francji takiego znaczenia, że wszelkie pogłoski o zwrocie jego Niemcom należy uważać za bezpodstawne.

Zachodnie wybrzeże afrykańskie nie posiada żadnego portu prócz Dakaru. Dakar, systematycznie rozbudowany od dwudziestu lat, stał się potężną bazą dla floty francuskiej. Reszta portów — to zwyczajne wharfy, na które windami wciągają pasażerów i towary w wielkich pudłach drewnianych. Ogromna fala „la barre“, która niesie z sobą masy piasku, zasypuje stale wharf, który trzeba ciągle przedłażać. W tych wrankach niema mowy o wygodnem lądowaniu i jakiejkolwiek podstawie dla okrętów wojennych. Ich punktem zbornym dla

Afryki Zachodniej jest obecnie Dakar, który posiada basen wojenny, warsztaty reperacyjne, stock mazutu i węgla, składy amunicji i baterję nadbrzeżną.

Linje lotnicze łączą go z Europą, Ameryką Południową i Sudanem, pozatem ma połączenie kolejowe z St. Louis, starym, zamulonym portem przy ujściu Senegalu, skąd idzie transport do francuskiej Mauretanji i na Saharę. Druga wielka linja kolejowa idzie z Dakaru do Kulikoro nad Nigrem, koło Bamako, stacji radjotelegraficznej i stolicy Sudanu francuskiego. Dalej półtora tysiąca kilometrów na wschód aż do Tschadu, ciągnie się dzika, sucha sawanna afrykańska poprzecina gdzieniegdzie wzgórzami. Jest to „la colonie du Niger“ która do niedawna była jeszcze pod administracją wojskową i którą po raz pierwszy przejechała na gąsiennicach ekspedycja Citroena.

Pozostałe kolonje: Gwineja, Cote d'Ivoire, Togo, Dahomey mają jedynie krótkie lokalne linje kolejowe bez większego znaczenia. A ponieważ życie całe skupia się na wybrzeżu, więc łatwo zrozumieć jak łatwe zadanie miałaby flota nieprzyjacielska, gdyby Dakar nie istniał.

Był wprawdzie projekt budowy transsaharyjskiej linji kolejowej z Algieru do Dahomeju, ale upadł, gdyż konserwacja takiej linji byłaby niemożliwa ze względu na lotne piaski Sahary. Tymczasem Sahara ma jedynie komunikację samochodową i lotniczą.

W tych warunkach Afryka Ekwatorjalna nie mogłaby liczyć na pomoc militarną z zachodu. Wskutek tego, jak już wspomniałem, Kamerun nabiera specjalnego znaczenia. Jest on najkrótszą drogą z Afryki Zachodniej i Ekwatorjalnej do Tschadu, Douala, przy ujściu rzeki Wuori został ostatniemi czasy silnie rozbudowany. Z Douali prowadzi wgłąb kraju linja kolejowa do Yaounde. Linja ta ma być przedłużona o 1000 klm. aż do Fort Archambault, w którym już wybudowano port na rzece Shari dla szybkiego połączenia z Tschadem. W ten sposób Francja będzie mogła szybko przerzucać wojska wgłąb lądu. Jest to wielka dogodność w porównaniu z sytuacją przedwojenną, gdy podróż do Tschadu przez Brazzaville—Bangui trwała półtora miesiąca.

Pozatem w Kamerunie zwrócono specjalną uwagę na racjonalną rozbudowę dróg samochodowych. Z Yaounde idą dwie wielkie drogi około 1200 klm. każda. Jedna do Bangui druga do Tschadu. Ta ostatnia nie jest użytkowana w porze deszczowej.

Trzecią niewygodą jest brak portu w Afryce Ekwatorjalnej. Stolica tej kolonji, Brazzaville musiała dotychczas dla ruchu towarowego i pasażerskiego używać portów belgijskich i kolei Matadi-Kinchasa. Z inicjatywą budowy własnej kolonji i portu wystąpił gubernator Antonetti. Kolej ta zbudowana już w 3/4 kosztem wielkich ofiar pieniężnych i ludzkich, łączyć będzie Brazzaville z Pointe Noire, która, jak należy się spodziewać, będzie miała również swój basen wojenny i całe pogotowie aprowizacyjne dla tych statków.

Wykończenie tych wszystkich robót podniesie niesłychanie i usamodzielni kolonje francuskie. Idealny system strategiczny jednak będzie miała Francja z chwilą, gdy uda się jej połączyć koleją Tschad z Sudanem i włączyć w tę linję wszystkie drobne linje lokalne.

Tak się przedstawia w krótkim zarysie francuski plan strategiczny na terenie kolonji afrykańskich. Kolosalne sumy które idą na te inwestycje są dowodem daleko idących przewidywań francuskich. Co się stanie z Liberją, gdy Ameryka uwikła się w jakikolwiek konflikt międzynarodowy i gwarancje jej pozostaną wróblom na postrach? Jaki będzie w przyszłości los kolonji hiszpańskich i portugalskich, w których ścierają się wpływy francuskie i angielskie?

Trudno określić czy Polska w najbliższej przyszłości będzie miała szanse zdobycia jakiegokolwiek mandatu. Chyba za pozwoleniem i poparciem Francji. Przypuszczam, że kupiec francuski zawsze będzie wolał sprzedać nam gotowy towar, niż pozwolić nam samym zaopatrzyć bez jego pośrednictwa.

Patrząc na nasz stan posiadania na morzu, i biorąc smutny przykład niemiecki nie możemy zbyt pochopnie wysnuwać różowych wniosków.

Pierwsze czasy powojenne lepiej nadawały się dla realizacji tych postulatów, chociażby w postaci wielkiej koncesji na terytorjum mandatowem francuskiem. Dziś, specjalnie w chwili kryzysu, pozostaje jedynie inicjatywa prywatna, ludzi przedsiębiorczych w nadziei na lepsze czasy. Na ich pracy w przyszłości mogą się oprzeć jakieś poważniejsze poczynania, gdy konstelacje polityczne na to pozwolą.

Kazimierz Proszyński.



„Tylko w dokach państwowych“

W Yorku odbyło się w końcu lutego b. r. kwartalne zebranie delegatów Związku Przemysłu Mechanicznego i Budowy Okrętów. Zjazd wysunął hasło: „naprawa okrętów tylko w dokach brytyjskich“. Równolegle z tem hasłem postanowiono poprzeć popularną dziś akcję kupowania „tylko wyrobów brytyjskich“.

Przewodniczący zebrania p. W. Sherwood, zwrócił się z apelem do właścicieli okrętów, aby wszelkich napraw, tak samo, jak przepisowych oględzin, dokonywano tylko w dokach angielskich. Odnosi się to w szczególności do okrętów wybudowanych ostatnio przy pomocy kredytów skarbowych przewidzianych w Ustawie o Poparciu Dla Handlu i Przemysłu. Zjazd wyłonił specjalną de-

legację, która przedstawi Urzędowi Handlu i Przemysłu postulaty powzięte na tych zasadach.

Prasa angielska notuje uchwały Zjazdu z żywem zadowoleniem, stwierdzając, że sfery gospodarcze przejęły się poważnie kryzysem na rynku pracy i, jeśli pójdą konsekwentnie po linji rzuconych haseł, w angielskim przemyśle okrętowym nastąpi zdawna oczekiwane odprężenie.

Marynarz zimnej krwi

Z Cardiffu donoszą o fenomenalnej demonstracji zimnej krwi w tragicznym wypadku, któremu uległ marynarz nowozelandzki, niejaki George Mac Taritt z załogi parowca „Argus".

Mac Taritt zajęty był przy zwijaniu lin przez blok parowy, gdy niebacznie zaplątał się lewą ręką w zwój liny. Z wielką szybkością zwijana lina wyrwała marynarzowi rękę ze stawu ramienia.

Mimo nieprawdopodobnego bólu i wstrząsu, Mac Taritt pobiegł do swej kabiny... w poszukiwaniu papierosa, który wypalił, przed przybyciem ambulansu. „Żelaznego marynarza" umieszczono w Szpitalu Morskim Hamadryad w Cardiffie, gdzie pomyślnie przychodzi do zdrowia.

Fenomenalna odwaga

Królewskie Towarzystwo Humanitarne w Londynie przyznało na posiedzeniu z dnia 20 lutego r. b. Złoty Medal Zasługi fundacji Stanhopea za ratowanie tonących, kucharzowi okrętowemu z dzielnicy Walton w Liverpolu, niejakiemu Georgeowi Jenkinsowi, jako najodważniejszemu marynarzowi w roku 1931.

Jenkins skoczył na pełnym Atlantyku, podczas silnego sztormu, aby ratować jednego z członków załogi zmytego przez silną falę z pokładu szkunera. Zarówno fenomenalna odwaga Jenkinsa, który bezmała w ciągu godziny, z niesłychaną zwinnością walczył z silnemi falami w poszukiwaniu zaginionego, jak pełen poświęcenia akt, zadziwiły najstarszych wilków morskich.

Wyjaśnić należy, że Złoty Medal Stanhpeao jest przyznawany, jak Nagroda Nobla, raz w roku najdzielniejszemu marynarzowi bez względu na narodowość.

Oszczędności w marynarce angielskiej

Budżet armji i marynarki angielskiej na rok 1932/33 wykazuje, w porównaniu z rokiem poprzednim, zmniejszenie po stronie wydatków o miljon f. szterlingów.

Tak poważną pozycję oszczędności osiągnięto przez obcięcie płac oficerom i szeregowym w armji i marynarce, dla żadnej rangi nie czyniąc wyjątku. Redukcje przeprowadzono wprawdzie w sposób mechaniczny, przez zastosowanie tego samego dla wszystkich miernika procentowego, ale nie wszystkich to zmniejszenie płac dotknęło jednakowo boleśnie. Trzeba bowiem wiedzieć, że od lipca roku 1924, stosowane były w armji i marynarce angielskiej dwojakie skale płac dla osób tej samej rangi, często nawet pełniących te same funkcje. Ta dwoistość pochodziła z faktu, że po październiku r. 1925 przyjmowano na służbę w armji i marynarce już według nowej skali płac zredukowanych o 8%, gdyż zaciężnym z lat poprzednich, redukowano płace stopniowo tak, że jeszcze w ubiegłym roku 1931 była niewielka różnica w płacach osób tej samej rangi. Obecnie, na mocy rozkazu królewskiego (Royal Warrant), opierającego się na ustawie, która przeszła przez obie Izby Parlamentu, zarówno w armji, jak marynarce i lotnictwie, pensje oficerskie, podoficerskie i żołnierskie zostają zrównane do skali zastosowanej w dniu 26 października r. 1925. Oznacza to zmniejszenie ogólne płac o 8%. W tej unifikacji jest jedna nierówność na niekorzyść pensji oficerskich. które zostają zredukowane o dodatkowe 3%, t. zn. łącznie o 11% dla rang niższych i średnich.

Rewizja płac

W marynarce wojennej zasadnicze płace zredukowano również o 8%, a na podstawie Rozkazu do Floty, wydanego przez Admiralicję, płace oficerskie zredukowano, jak w armji, o dalsze 3%, razem o 11%. Wysokość płac podlegać będzie co pół roku rewizji, która może spowodować dalsze redukcję lub wypłatę wyrównań, stosownie do wskaźnika statystycznego kosztów utrzymania.

W ten sposób płaca dzienna podporucznika w marynarce wojennej, zmniejszona została z 10 szylingów, na 8 szylingów i 10 pensów; kapitana — z trzech f. dziennie na 2 funty 13 szylingów i 4 pensy, kontradmirała z 5 f. dziennie na 4 f. i 9 szyling., vice-admirała — z 6 f. na 4 f. 19 szyling. i 4 pensy (o 1000 zł. miesięcznie,) admirała — z 7 f. na 5 funtów i 16 szyling. i admirała floty — z 8 f. na 6 f. 12 szyling. i 6 pensów.

Marynarze pobierać będą: Boatsmann (petty officer) z 8 szyl. i 6 pensów dziennie, jak dawniej — obecnie o szylinga dziennie mniej; zwykły marynarz zamiast 4 szylingów — obecnie 3 szylingi dziennie, po trzech latach służby 3 szylingi 4 pensy dziennie, a po sześciu latach 3 szylingi i 8 pensów.

Tak wyglądają redukcje płac w armji i marynarce angielskiej w bieżącym roku budżetowym 1932/33.

Anglicy obcinają pensje

Pensje wyjątkowo wysokie, wyższych wojskowych wszystkich rodzajów broni — generałów i adminirałów, zaczynające się od 180 f. szterl. mies., obłożone zostają dodatkową zniżką 10%.

Naprzykład gen. brygady, który dawniej pobierał 6 f. 8 szylingów i 10 pensów dziennie, t. j. przeszło 200 f. szterl. mieś. (6.000 zł.), pobiera odtąd 5 f. i 16 szyling. dziennie.

Napozór ujednostajniona skala płac dla poszczególnych rang, stwarza właściwie tylko zasadę, która w specyficznych warunkach angielskich ma cały szereg wyjątków, wypływających z bardzo niejednolitych warunków pełnienia służby. Mechaniczna unifikacja byłaby krzywdząca dla jednych, a niesłusznie faworyzowałaby innych, bo naprzykład inne są warunki służby na wyspach angielskich w Europie, a inne na Bermudach, w Cejlonie, półwyspie Malajskim, Sudanie, Egipcie lub Gibraltarze. Z tych względów wprowadzono różną skaskalę dodatków kolonjalnych dla oficerów żonatych i kawalerów. Zwykle ten dodatek wynosi jednego szylinga dziennie dla oficera żonatego, a 6 pensów dla kawalera.

Żegluga morska w ub. roku

Brak ostatecznego ładunku, a równocześnie niskie opłaty za przewożone towary, stwarzały sytuację, przy której linje okrętowe z większości odbytych podróży nietylko nie wykazywały jakichkolwiek zysków, lecz przeciwnie zamykały je dość poważnemi deficytami kasowemi.

W takich warunkach pracy, oczywiście, nie można było mówić o prowadzeniu racjonalnej gospodarki eksploatacyjnej, a tembardziej o normalnem oprocentowaniu i amortyzacji inwestowanego kapitału.

Rok ubiegły charakteryzuje się również znacznym wzrostem ilości unieruchomionego tonnażu. Na dz.1.VII r. ub. tonnaż unieruchomionych statków marynarki handlowej wynosił 10.5 milj. t., co równa się 15% całej światowej floty handlowej; w listopadzie lista wzrosła na 11.250 tys. t.

Nie trzeba dodawać, że uruchomienie tak znacznego tonnażu, które, zresztą dało minimalny efekt, jeśli chodzi o przeciwdziałanie dalszemu spadkowi frachtów, było przyczyną nowych strat dla żeglugi wynikających stąd, że kapitał, inwestowany w unieruchomione statki, nie procentował i nie amortyzował się.

„Carmania" idzie na emeryturę

Parowiec transantlantycki Cunarda S. S. „Carmania", wycofany w sierpniu r. b., z linji stałej komunikacji między Londynem i Nowym Jorkiem, skończył ostatecznie swą służbę oceaniczną. W końcu listopada „Carmania" przeszła do doków w Tilbury, gdzie poddana była ekspertyzie technicznej, w znaczeniu określenia stopnia użyteczności części instalacji, które będą zdemontowane.

S. S. „Carmania" ma za sobą nietylko pracowite lata parowca pasażerskiego i pocztowego, ale również zasługi wojenne; w dniu 14 września roku 1914 „Carmania", przekształcona na zbrojny krążownik handlowy, stoczyła zwycięską walkę z niemieckim uzbrojonym krążownikiem handlowym „Kap Trafalgar". Wskutek celnego ognia z „Carmani" — „Kap Trafalgar" zatonął.

Ruch okrętowy w Gdańsku

W miesiącu ubiegłym weszło do portu gdańskiego ogółem 528 okrętów (w poprzednim miesiącu — 504, w tym samym miesiącu rok zeszłego — 490 okrętów) ogólnej pojemności 363.834 ton, (w miesiącu poprzednim — 336.092 trn, w tym samym miesiącu roku zeszłego — 333.968 trn.. Z ogólnej liczby przybyłych okrętów z ładunkiem zaksięgowano 149 statków o pojemności 87.421 ton (w miesiącu poprzednim załadowanych okrętów przybyło 130 o pojemności 83.673 trn., w tym samym miesiącu roku zeszłego — 163 okręty o pojemności 99.712 trn.).

Pod względem flagi państwowej na pierwszem miejscu widniała Szwecja, dalej szły: Danja, Norwegja, Niemcy, Estonja, Łotwa, Polska, Finlandja, Anglja, Francja, Holandja, Włochy, Panama, Gdańsk, i wreszcie Belgja, Hiszpanja i Grecja.

W miesiącu sprawozdawczym wyszło z portu 524 okrętów o pojemności 363.183 trn. (w miesiącu poprzednim opuściło port 499 okrętów o pojemności 333.035 trn, w tym samym miesiącu roku zeszłego 539 okrętów o pojemności 366.254 trn.). Załadowanych okrętów opuściło Gdańsk w listopadzie r. b. 483 o pojemności 332.607 trn. (w miesiącu poprzednim — 441 okrętów o pojemności 301.023 trn. w tym samym miesiącu roku zeszłego — 483 okrętów o pojemności 337.446 trn.).

Pod względeem flagi państwowej na pierwszem miejscu opuszczających port okrętów stała Danja, a dalej szły: Norwegja, Niemcy, Łotwa, Szwecja, Polska, Estonja, Anglja, Finlandja, Francja, Włochy, Panama, Litwa, Grecja i po jednym okręcie Gdańsk, Hiszpanja i Czechosłowacja.

Białe mundury angielskiej floty

W rozkazie do Floty jest mowa o decyzji Urzędu Marynarki zawieszenia rozkazu o zniesieniu białych mundurów w marynarce angielskiej. Rozporządzenie o zniesieniu zawieszone zostaje do 1 stycznia roku 1935. Oficerowie, posiadający białe mundury, mogą nosić je w dalszym ciągu nawet poza służbą na okrętach, zawsze jednak w zależności od zgody dowódcy naczelnego, któremu pozostawia się w tym względzie swobodę.

Zaznaczyć wypada, że białe mundury noszone są w obu flotach brytyjskich: handlowej i wojennej, nietylko latem, lecz również w porze zimowej, o ile statek znajduje się na wodach południowych. Sprawa zamiany białych mundurów, jako kosztownych i szybko brudzących się w użyciu codziennem, na barwę błękitną, wiąże się i w tym wypadku z polityką oszczędności. Mundury białe będą, jak się zdaje, stosowane tylko na uroczystościach i wizytach urzędowych.

Z cyklu: „MORZE...“

Sonet erotyczny

Morze! Jesteś, jak cicha, stęskniona kochanka
Czekasz na mnie... Zgaduję niepokój Twych głębi..,
Oto jestem!.. Przychodzę w różaność poranka,
Gdy w mew wianku — symbolu czystości gołębiej...
Widzę pierś Twą przez białe oprzędy bałwanów,
Jak unosi się szczęściem przeczutem, wyśnionem,
Pieśnią westchnień z bezkresu wszczętą kołysana...
Czytam lic Twych zefirem powaby rzeźbione...

Jeszcze nie znasz miłości — już tęsknisz dziewiczo...
Przyjdę k'Tobie z wieczora!.. Rozpalę gwiazd łunę!...
Miesiąc utka Ci djadem... Spragnieni we dwoje
Będziem pieścić się dotąd nieznaną słodyczą...
Burza pragnień w nas wstanie!.. Okrętem-tajfunem
Szatę Twoją rozedrę!.. Morze! Będziesz mojem!..

TADEUSZ ROS

KONSTANTYNOPOL — WARNA

Kartka z podróży cyklistów

Ostatnie formalności celne i kupno biletów okrętowych było pożegnalną czynnością naszą w ruchliwym Stambule.

„Vesta“ stała zakotwiczona w porcie i do niej musieliśmy podpłynąć łodzią z naszemi stalowemi rumakami odprowadzani przez p. Mussę Sabri studenta Akademji Górniczej w Krakowie, który przez cały czas pobytu naszego w Stambule był naszym przewodnikiem.

Ostatnie blaski zachodzącego słońca żegnały nas na wodach Bosforu.

Płyniemy.

Stado delfinów goni za nami wyskakując od czasu do czasu na powierzchnię wody, czekając na żer.

Morze Czarne przyjmuje nas silnym wiatrem, złowieszcze błyskawice nie wróżą spokojnej nocy.

Gładka powierzchnia morza zaczyna się układać w liczne brózdy.

Wiatr wschodni sprowadza lekką morkę, którą z każdą godziną zaczynamy coraz bardziej odczuwać. Zawsze tak spokojne i chwalone przez turystów Morze Czarne, poczyna kaprysić, długie szeregi grzywiastych fal biegną ku nam, a napotkawszy na swej drodze dziób „Vesty‘ rozbijają się o niego.

Widok niezwykły i malowniczy.

‚Vesta‘ poczyna się kołysać. Pokład cały drzy pod głuchym rytmem maszyn.

* * *

Zimna noc spędzona pod pokładem robi swoje, skostniali szukamy cieplejszego kąta aby przespać się choć trochę do rana.

Na praniu i czyszczeniu swych swetrów spędzamy resztę dnia, pokład tym razem był zamieniony na pralnię i warsztat mechaniczny, gdyż nasze stalowe rumaki wymagały pewnej „toalety“.

Godzina 6 wieczorem, gong okrętowy oznajmił nam, iż „Vesta“ wzięła kurs na Warnę.

Drugą noc na morzu spędzamy spokojnie, księżyc swym blaskiem oświecał cały pokład.

Na okręcie pusto i głucho, ciszę morską mąci szum wody prutej „Vestą“.

Na spacerze po pokładzie i rozmowie z oficerem dyżurnym spędzamy całą noc z niecierpliwością, oczekując portu i Warny.

* * *

Świt. Zdala zarysowują się na horyzoncie kontury miasta — to Warna przez nas wyczekiwana.

Pilot podpłynął do okrętu, zezwala na wjazd do portu. Wysiadamy.

Oblegani przez przechodniów, którzy widzą w nas niezwykłych turystów, skierowani jesteśmy do urzędu celnego i policyjnego.

Urzędnicy Bułgarscy niezwykle uprzejmi, nam i rowerom nie czynią żadnych trudności i zezwalają na wjazd do miasta.

A więc jesteśmy w Warnie po 48 godzinach podróży zamiast normalnych 12.

* * *

Miasto malowniczo położone nad morzem, odznacza się dużą frekwencją kuracjuszów przybyłych tu szukać wypoczynku, na ulicach słychać języki wszystkich narodów.

Jako cykliści szukamy Klubu miejscowych kolegów-kolarzy, których adresu udziela nam policjant

Za chwilę przybywa Prezes Klubu p. M. Botuszarow, aby nam towarzyszyć.

Na zwiedzeniu miasta i okolic spędzamy cały dzień.

Na plaży sensacja, indagowani przez polaków, czechów i innych przedstawicieli narodowości chętnie udzielamy informacji o naszej podróży.

W kawiarni na obiedzie zwracamy na siebie powszechną uwagę. Budzimy podziw wśród obecnych dla naszej wytrwałości i polskich rowerów, które tak świetnie zdały egzamin ze swej wytrzymałości.

Wieczorem na mieście jesteśmy objektem powszechnego zainteresowania u tamtejszych mieszkańców.

Noc spędzona w jednym z pierwszorzędnych hoteli była zakończeniem całodziennego programu.

Nazajutrz po śniadaniu w towarzystwie pp. M. Botuszarowa i Panowa udaliśmy się pod pomnik Władysława Warneńczyka, celem złożenia hołdu czci i pamięci Królowi Polski i Węgier.

W odległości 3-ch kilometrów za miastem na wzniesionym kopcu leżą dwa głazy na których wyryte są słowa uznania dla Tego, który bronił wiary w krajach Bałkanów.

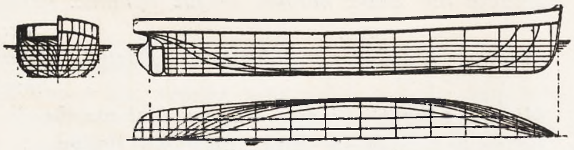
Krótka modlitwa, kwiaty z szarfami o barwach Klubu i fotografja były ostatnią naszą czynnością w gościnnej Bułgarji.

Uściski dłoni wymiana życzeń abyśmy się mogli raz jeszcze w życiu zobaczyć były dla nas momentem szczególnie wzruszającym.

Za Warną o 20 kilometrów granica rumuńska, a z tąd czekała nas już podróż koleją do Warszawy.

Czesław Szeszko.

BUDOWA WSPÓŁCZESNEGO STATKU MORSKIEGO



Teoretyczny rysunek małego statku.

Wybudowanie nowoczesnego statku morskiego jest zadaniem bardzo skomplikowanem. Architekt projektodawca otrzymuje warunki, którym ma odpowiadać przyszły statek: szybkość, wagę ładunku, pojemność ładowni, sposób poruszania (parowy, maszynowy i turbinowy, motorowy, żaglowy), sposób opalania (na węgiel, ropę) i t.p. Projekt statku wnien przewidywać wszystkie detale budowy, zarówno kadłuba jak i wykonanie wnętrz, urządzeń mechanicznych ruchowych i pomocniczych, potrzebną ilość zapasów okrętowych i t. p.

Do drugiej połowy XVIII w. okręty budowano według zasad zdobytych doświadczeniem, bez teoretycznej analizy projektu. Dopiero około 1780 r. zaczęto stosować analizę matematyczną i mechaniczną w zastosowaniu do architektury okrętowej, co zapoczątkowało nową naukę „teorję okrętu". Pionierami tej nauki byli matematyk Eilez, szwedzki matematyk i inżynier Skjapman, Reed i inni. Nauka ta dosięgła wysokiego poziomu rozwoju i obecnie sporządzenie projektu statku poprzedza praca teoretyczna, polegająca na wyliczeniach wszystkich danych o przyszłym statku i przewidywaniu jego własności na zasadzie tych obliczeń. Po ich dokonaniu projektodawca sporządza t. zw. rysunki teoretyczne kadłuba. Są to rysunki kadłuba w trzech rzutach: pionowym podłużnym, pionowym poprzecznym i poziomym. Na rysunku tym są wykreślone przecięcia powierzchni kadłuba płaszczyznami równoległemi. W ten sposób rysunek teoretyczny daje pojęcie o kształcie tej powierzchni.

Rysunek ten przenosi się na specjalną drewnianą podłogę, pomalowaną na czarno; linje wymalowywuje się białą farbą w wielkości naturalnej przyszłego statku. Podług tego rysunku są wykonywane drewniane szablony, konieczne do odkuwania, odlewania i wyginania żelaznych i stalowych części kadłuba. Charakterystyczną dla wszystkich statków jest zupełna symetryczność kadłuba względem pionowej płaszczyzny podłużnej, przechodzącej przez środek okrętu.

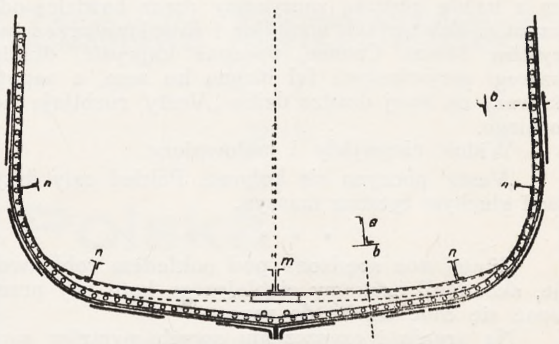
Budowa jest wykonywana w specjalnej wielkiej hali, której podłogę stanowi fundament, pochyły w kierunku wody. Hale te mieszczą się na samym brzegu, a podłoga — pochylnia — częściowo ciągnie się pod wodą. Budowa rozpoczyna się od montowania kilu, t. j. nitowanej belki żelaznej, ciągnącej się wzdłuż całego statku i stanowiącej jakoby stos pacierzowy całej konstrukcji.

Wogóle rozróżniamy trzy systemy budowy kadłuba: poprzeczny, podłużny i mieszany. Przy budowie podług pierwszego wzoru do kila przymocowywuje się wręgi, t. j. żebra okrętu — krzywe belki nitowane, leżące w płaszczyznach poprzecznych i dające moc poprzeczną; podłużną sztywność i wytrzymałość nadają kil, pokłady i poszycie (zewnętrzne obicie blachami) kadłuba. Przy drugim sposobie główna uwaga jest zwrócona na podłużną wytrzymałość (t. j. opór siłom, działającym wpoprzek kadłuba); osiąga się ona przez dodanie ciągnących się wzdłuż całego statku belek nitowanych, równoległych do kila, przynitowanych do wręgów od środka kadłuba. Trzeci sposób polega na tem, że obie wytrzymałości: podłużna i poprzeczna są całkowicie uwzględnione.

Ten ostatni system stosuję się w celu usztywnienia i uzyskania wytrzymałości podłużnej t. zw. podłużnice, belki równoległe do kila, ciągnące się wzdłuż dna, i podłużnice burtowe — słabsze belki, umocowane wzdłuż burty. Między te belki mocuje się częściami wręgi. Taki szkielet statku robi wrażenie kompleksu poszczególnych klatek, posiada wielką wytrzymałość w kierunku zarówno podłużnym (opór siłom, działającym wpoprzek kadłuba), jak i poprzecznym (opór siłom, działającym wzdłuż okrętu); daje maximum sztywności całemu kompleksowi. Cały szkielet jest spojony i znitowany w jeden układ sztywny.

Do szkieletu są przynitowywane arkusze blachy, których grubość zależy od wielkości statku i pożądanej mocy. Arkusze te brzegami zachodzą jeden na drugi, brzegi te są również znitowane w miejscach pokrywania się i szpary uszczelnione. Teraz kadłub przedstawia się jako pudło stalowe, składające się ze stalowych blach, rozpiętych na szkielecie. Wewnątrz pudło to jest poprzedzielane na oddzielne pomieszczenia poziomemi pokładami i pionowemi grodziami. Pokłady opierają się na belki, ciągnące się od wręgu do wręgu wpoprzek kadłuba — poprzecznice, i słupki, podtrzymujące pokładnice — kolumienki. Kil i podłużnice na dziobie i rufie są końcami przymocowane do stalowych jednolicie odlanych belek — przedniej i tylnej sztaby.

Nad kilem, wzdłużnicami i denną częścią wręg układa się druga warstwa blach — drugie dno. Przestrzeń międzydenna bywa wykorzystana jako pomieszczenie dla balastu wodnego, słodkiej wody dla kotłów lub ropy do opału. We wręgach i wzdłużnicach są wycinane owalne otwory, takiej wielkości, by przez nie mógł przedostać się człowiek, co jest konieczne dla kontroli dna, malowania,



Jedna ze środkowych wręg.

czyszczenia i t. p. Podwójne dno gra także wielką rolę w wypadkach uszkodzenia zewnętrznego dna przez skały podwodne, torpedy i t. p. Na wielkich statkach podwójne dno ciągnie się nawet wzdłuż burty do pewnej wysokości — na pancernikach do dalszego brzegu pancerza.

Budowa kadłuba jest wykonywana na pochylni. W miarę postępowania budowy i wyciągania burt do góry, boki statku są podstemplowywane belkami, podbitemi klinami, aby kadłub nie przewrócił się na bok. Stalowe części są dostarczane na miejsce ich przymocowywania przy pomocy dźwigów, posuwających się wzdłuż szyn, rozciągających się nad miejscem budowy. Praca rozpoczyna się od montowania kila i postępuje równomiernie na prawą i lewą stronę. Po ułożeniu dna i umocowaniu kila, wzdłużnic dennych i dennych części wręg,

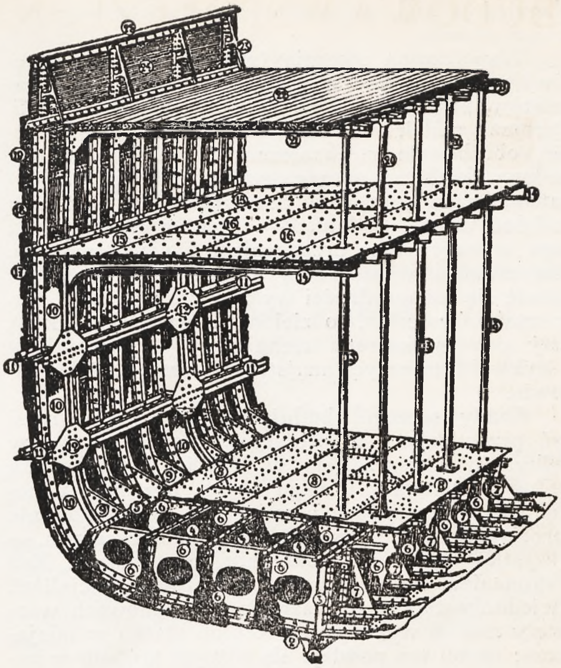
zaczyna się budowa burt: mocowanie wzdłużnic burtowych, burtowych części wręg, nitowanie blach, poszycia.

Kiedy wreszcie kadłub jest o tyle gotowy, że może bezpiecznie utrzymać się na wodzie, następuje moment spuszczania. W tym celu cały ciężar kadłuba jest przeniesiony z fundamentów pochylni i podstemplowań na specjalne płozy. Wzdłuż pochylni ciągną się belki dębowe, na których położono dębowe belki ruchome — płozy. Jedne i drugie są grubo nasmarowane łojem. Stopniowo robotnicy wybijają kliny z pod stempli, jednocześnie ustawią nowe stemple na płozach. Po zamianie wszystkich stempli, opartych na fundamencie, na stemple, oparte na płozach, cały kadłub spoczywa już na ruchomych płozach i jest gotowy do spuszczenia: trzymają go jeszcze kliny, podbite pod płozy i liny, któremi te ostatnie są przytrzymywane. Wreszcie w oznaczonym czasie robotnicy zwalniają płozy, przecinają liny — i kadłub zwolna ześlizguje się wraz z płozaami, jak na saniach, po nasmarowanych tłuszczem belkach. Kadłub schodzi z pochylni w wodę i dalsza budowa jest wykonywana już na pływającym, umocowanym na kotwicy statku, a nurkowie rozbierają płozy i stemple, znajdujące się pod dnem.

Teraz rozpoczyna się budowa wnętrza: wykończenie fundamentów pod kotły i mechanizmy, ustawianie i mocowanie palenisk, kotłów i mechanizmów ruchowych na odpowiednich miejscach, budowa pokładów, ścian pionowych, i t. p. Kadłub stopniowo zanurza się coraz głębiej pod wpływem ciężaru montowanych w nim urządzeń. Pływające dźwigi dostarczają wszystkich potrzebnych części. Należy dodać, że wszystkie części, wysyłane z poszczególnych pracowni na miejsce budowy statku, są dokładnie sprawdzane i ważone, by uniknąć ustawiania niedopasowanych części i utrzymać ich wagę, zgodną z projektem, aby statek po wybudowaniu nie miał przechyłu na jedną lub drugą burtę. Każda czynność przy budowie statku wymaga dozoru inżynierów i techników, nie może być wykonana niedbale lub nieściśle z projektem.

Przed przystąpieniem do ostatecznego wykończenia wewnętrznych pomieszczeń i urządzeń bywa sprawdzana wodoszczelność i wytrzymałość ścian. Cały statek, ze względu na jego bezpieczeństwo, jest podzielony na poszczególne wodoszczelne części, t. zw. grodzie. Ma to na celu umiejscowienie zatopieniaa w razie przedostania się wody przez uszkodzone dno lub burtę. Jeżeli woda przedostaje się do wewnątrz kadłuba, zatapia tylko część statku, co powoduje zwiększenie jego zagłębienia, lecz nie zatonięcie, jeżeli uszczelnienie grodzi jest dostateczne. Grodzie są przedzielane wodoszczelnemi ścianami bez otworów lub zaopatrzonemi w drzwi, które w razie potrzeby mogą być zamknięte hermetycznie. Liczba wodoszczelnych grodzi jest zależna od wielkości i charakteru statku, nprz. statki ładowne mają 3—4—5 wodoszczelnych grodzi, zależnie od ilości ładowni; duże okręty wojenne mają ich więcej, lecz połączonych hermetycznie zamykanemi drzwiami.

Badanie wodoszczelności i wytrzymałości na ciśnienie poszczególnych ścian grodzi oparte jest na tej zasadzie hydrostatycznej, że na ciśnienie na dno i ściany naczynia nie wpływa jego kształt, lecz wysokość wyżej położonego słupa wody. Przy badaniu wszystkie wodoszczelne drzwi grodzi są hermetycznie zamknięte, a główny otwór grodzi jest szczelnie zabity drewnianą pokrywą, mającą tylko w jednem miejscu otwór, w który wmocowywa się długą pionową rurę. Po zatopieniu grodzi stopniowo dolewa się wody do tej rury i bada efekt na wodoszczelne ściany: czy woda nie przesącza się miejscami i czy ściany pod jej ciśnieniem



Fragment małego statku.

nie ustępują. Ściany o większej powierzchni są wzmacniane przynitowanemi do nich pionowo kątownikami.

Próba taka wykazuje, czy ścianki grodzi są we wszystkich spojeniach wodoszczelne i dostatecznie wytrzymałe, t. j. czy nie poddają się ciśnieniu wody i nie wymagają wzmocnień. Jeżeli próby wypadną niepomyślnie, następuje usunięcie braków i dopiero po ponownem stwierdzeniu wodoszczelności i wytrzymałości ścian rozpoczynają się prace nad wykończeniem wewnętrznych pomieszczeń. Wszystkie okna, wycięte w burcie, t. zw. iluminatory, również są urządzone tak, by zamykały się wodoszczelnie, a dla wytrzymałości szkła iluminatorów są znacznej grubości.

Może jednak zajść potrzeba jednego z dolnych pomieszczeń którejkolwiek grodzi (na okrętach wojennych — kamer prochowych lub pociskowych wobec bezpośredniego niebezpieczeństwa pożaru): do tego celu służą otwory w dnie, zamykane i otwierane od wewnątrz przy pomocy systemu dźwigni, kierowanych z wyższych pokładów, t. zw. kingstony. Otwory te wymagają ciągłej nad sobą pieczy i kontroli. Na okrętach wojennych system zatapiania jest podwójny: przy pomocy pom i kingstonów.

Kiedy statek jest już gotowy do rozpoczęcia rejsów, następuje próba szybkości. Przy tej próbie bada się także ciśnienie pary w kotlach i ilość obrotów śruby, rozchód paliwa i t. p. Próby ewolucyjne wykazują zwrotność statku, promień cyrkulacji przy różnych szybkościach i położeniach steru i t. d. Przed rozpoczęciem kampanji statek musi być zbadany pod każdym względem, — wszelkie niespodzianki muszą być usunięte, gdyż inaczej bezpieczeństwo statku nie będzie zapewnione.

Z wewnętrznych urządzeń, koniecznych dla bezpieczeństwa, poza wodoszczelnością potrzebne jest zapewnienie dostatecznej sprawności urządzeń przeciwpożarowych: wystarczająca moc pomp, odpowiedni rurociąg, dostateczna ilość i odpowiednie rozmieszczenie hydrantów, odpowiednie rozplanowanie dojść do wszystkich zakątków i zakamarków, na nowoczesnych statkach dochodzą do tego urządzenia automatycznej sygnalizacji temperatury i obecności wody we wszystkich grodziach i łatwo

ulegających niebezpieczeństwu ognia i wody w pomieszczeniach.

Współczesna stocznia (zakłady budowy okrętów) jest kompleksem różnorodnych fabryk, warsztatów, pracowni i laboratorjów doświadczalnych. Ogromne oddziały obróbki metalu (odlewnie, kuźnie, obrabiarnie mechaniczne) i drzewa, zakłady budowy kotłów, maszyn, turbin i motorów, dynamo-maszyn, pracownie przyrządów i t. p. muszą podołać całości zadania — wybudować statek z jego wewnętrznym urządzeniem i umeblowaniem. Kto zwiedza współczesną stocznię nie może nie dziwić się różnorodności wykonywanych robót. Cały sztab inżynierów, podzielony na wydziały i sekcje, przy pomocy szeregu techników — pomocników i wykwalifikowanych majstrów bierze udział w budowie.

Każdy szczegół budującego się statku musi być przewidziany w projekcie. Niedokładności w obliczaniu zemszczą się w trakcie wykonywania budowy. Wymiary i waga części, urządzeń i mechanizmów, rozmiaary pomieszczeń, rozmieszczenie rurociągu, przejść, przewodników elektrycznych, — wszystko winno być dokładnie przewidziane. Nad wykonaniem stale czuwają inżynierowie-specjaliści. Niejednokrotnie przy ważniejszych budowach warsztaty modeli wykonywują kadłub statku w minjaturze; model ten poddaje się różnym próbom w basenie.

Przechodząc do planu statku zauważmy, że kotłownie i maszyny zajmują miejsce najniżej i pośrodku statku, aby ich ciężar nie powodował zagłębiania dziobu lub rufy. Od maszyn do rufy idą wały, na końcu których, nazewnątrz okrętu, znajdują się śruby. Wały te są umieszczone w korytarzach, aby człowiek mógł przechodzić je wzdłuż, kontrolować i oliwić panewki, na których wały spoczywają. Między oddziałem kotłów i maszyn a burtą mieszczą się bunkry węglowe, połączone z górnym pokładem grubemi rurami o owalnym przekroju; przez te rury sypie się węgiel od bunkrów. Przed i za oddziałem kotłów i maszyn na transportowcu umieszczone są ładownie. Jeżeli statek używa jako paliwa ropy — cysterny są umieszczone między pierwszem a drugiem dnem i przy burtach. Na górnym pokładzie znajdują się kasztele, w których mieszka załoga; kabina kapitana sąsiaduje z mostkiem. Na okrętach wojennych na najniższych pokładach przy burtach urządzone są składy amunicji, a pod basztami artylerji ciężkiej — składy amunicji tej artylerji.

Na statkach pasażerskich średnie pokłady zajmują kabiny pasażerskie, a na górnych — ogólne salony, czytelnie, palarnie, sale jadalne i koncertowe (na dużych statkach transatlantyckich). Przeważnie na dziobie lub rufie umieszczone są składy prowiantu i chłodnie. Całość dużego statku pasażerskiego jest bardziej skomplikowana i zróżniczkowana, niż największy gmac hlądowy. Zadaniem projektodawcy jest tak rozplanować pomieszczenia, by pasażer łatwo mógł zorjentować się w ich rozkładzie i nie błądził.

kpt. B. Iren.

E. R. HENNIG
Komandor mar. woj. St. Zj.

WŁADANIE MORZEM

spolszczył W. Abramowski, płk. inż.

(Dokończenie)

Za ostatnie pięć miesięcy *) krążowniki znacznie się polepszyły. Przypuszczalna działalność ich może być łatwiej zrozumianą przez przytoczenie podstatowych elementów ostatecznych operacyj morskich i właśnie:

1. baza morska powinna być tak ulokowaną, aby umożliwiała marynarce podtrzymanie głównych sił, znajdujących się na bezpiecznych teatrach nieprzyjacielskich.

2. marynarka, składająca się przeważnie z bojowych okrętów, odpowiedniej ilości posiłkowych i sił lotniczych, ma główne zadanie wspierania dowództwa na arenie działań floty nieprzyjacielskiej.

3. rozproszone siły krążownicze, składające się z krążowników, nurkowców i samolotów powinny zabezpieczać wszelkimi sposobami transporty nasze nie tylko na arenie działań nieprzyjacielskich, lecz i wszędzie, gdzie tylko się one znajdą.

Innemi słowy krążownik, prócz współpracy z flotą bojową, w wywiadach i odparciu natarcia niszczycieli nieprzyjacielskich, powinien jeszcze zabezpieczyć nasze drogi morskie i zatarasowywać nieprzyjacielskie.

Powiadają, że Stany Zjednoczone nie posiadają takich dróg morskich, jak mocarstwa europejskie, lecz w ostatnim roku Stany Zjednoczone przewiozły drogą morską towarów za 14 biljonów dolarów, czyli o jeden tylko biljon mniej, niż Anglja. Rozpowszechnione jest też zdanie, że pod względem wyżywienia St. Zjednoczone są samowystarczalne, podczas gdy inne narody, w razie blokady, — muszą wyginąć z głodu. Poniekąd może to jest i prawdą, że z pewnemi trudnościami Amerykanie mogliby wyżywić się sami, jednakże ich życie ekonomiczne w dużej mierze uzależnione jest od dowozu zagranicznego i tak nprz.: przemysł stalowy uzależniony jest od dowozu manganu, a wyrób samochodów, — od dowozu gumy, i dlatego dla amerykańskiego przemysłu krążownik jest niezbędną, rzeczywistą i najbardziej pozytywną obroną i opieką na morzu.

Zgodnie z ostatnim traktatem Londyńskim, parytet niszczycieli został wyznaczony dla Anglji i Ameryki po 150000 tonn; dla Japonji — 100000 tonn. Łodzi podwodnych każde z tych państw może utrzymywać po 52.000 tonn. Tonnażu tego dosięgają zbudowane przez Amerykanów podczas wojny niszczyciele i łodzie podwodne, z wyjątkiem 6-ciu łodzi, pobudowanych w ciągu ostatnich 7-iu lat. Lecz, gdy Amerykanie stanęli już na martwym punkcie, — inne państwa kontynuowały — budowę nowych i coraz większych niszczycieli. Do istniejącej już flotylli nurkowców dobudowano nowe jednostki, w postaci wielkich łodzi — krążowników, których Anglja posiada 20 i Japonja 25. W rzeczywistości od czasu konferencji Waszyngtońskiej do roku 1928, kiedy pierwszy raz zaprojektowane zostało prawo „15-u krążowników", najbardziej energiczne kraje cudzoziemskie pobudowały i zakupiły razem 127 nowych okrętów i w ostatnim jeszcze czasie — 78; natomiast Stany Zjednoczone w tymże czasie pobudowały i zakupiły tylko 19.

Sytuacja ta wywołała potrzebę konferencji Londyńskiej i kiedy wśród Amerykańskich autorytetów morskich zrodziło się poczucie, że, z punktu widzenia ściśle technicznego, na nie korzyść Stanów Zjednoczonych, zostało wydane dużo wszelkich koncesyj, — konferencja ta stała się nieodzownie potrzebną, chociażby dlatego tylko, aby przykrócić ten nieznośny i krzywdzący St. Zjednoczone — stan.

Siła morska była zawsze siłą warunkową. Proporcjonalne zmniejszenie niektórych tylko czyn-

*) 1/VIII.30 r.

ników nie może być wykonane bez straty prestiżu, lub bezpieczeństwa państwa i dużo amerykańskich autorytetów morskich wypowiada się nietylko za ograniczeniem uzbrojeń morskich, lecz i za ich redukcją, dążąc do przeistoczenia marynarki handlowej (o dużej ilości większych jednostek) na krążowniki, posiadające wszelkie cechy bojowej siły morskiej. Czyli innemi słowy, w razie zniszczenia marynarki wojennej, powinna ją zastąpić — zupełnie przygotowana do tego — marynarka handlowa. Gdyby floty wojenne reszty państw były utrzymywane rzeczywiście w granicach traktatu Londyńskiego, a amerykańskie stare niszczyciele i nurkowce zostały zamienione na współczesne, — siły morskie Stanów Zjednoczonych byłyby odpowiednie i dostateczne. Jednakże nie możemy zadawalniać się „parytetem papierowym", chociaż opinja współczesna zupełnie jest z niego zadowolona. Społeczeństwo i kongres zgodnie przyszli do przekonania, że przyznane traktatem Londyńskim krążowniki z 6-io calowemi działami nie posiadają dla Stanów Zjednoczonych żadnej wartości i jednostek tego typu nie należy budować. Jest to godne pożałowania i wątpliwe, aby najsurowsi nawet wielbiciele 8-io calowych dział, zgodzili się na podobną niedorzeczność. Szybkie krążowniki o 6-io calowych działach całkowicie odpowiadają wszystkim zapotrzebowaniom wojny. „Emden", który w czasie wojny światowej stale dezorjentował sojuszników, uzbrojony był tylko w 4-o calowe działa. Dla Stanów Zjednoczonych dążenie ku liczebnej przewagi w krążownikach, z wyłączeniem z nich krążowników o 6-o calowych działach, jest tylko obaleniem zasady samego parytetu.

W wielkich staraniach dokonania rozbrojenia morskiego przez załagodzenie rywalizacji morskiej, połączonej z niemożliwemi ciężarami finansowemi przez zaprzestanie siania pomiędzy narodami nieufności i niezadowolenia, amerykanie byli zawsze gotowi ponieść większe, niż inne narody ofiary, lecz niechże te ofiary przyczynią się rzeczywiście do całkowitej i długotrwałej pacyfikacji świata.

Stan marynarki wojennej jest wynikiem historji danego narodu, i jeżeli ocenia się wiernie cel, do którego ta marynarka jest przeznaczona i od którego nie będą w stanie ją odwieść ci, co stawiają interesy kraju na drugim planie, marynarka wojenna, w razie potrzeby, wykona do końca chlubnie swe przeznaczenie. Jeśli jednak zaufanie narodu amerykańskiego do przyjaźni innych narodów jest tak wielkie, że się nie wierzy, żeby którykolwiek z nich mógł przeciwstawić się polityce amerykańskiej, nawet gdyby ona była dla niego wrogą, — oczywiście, że marynarka wojenna będzie tylko kulą u nogi.

Jednakowoż, jeżeli w ostatecznem, lecz uczciwem dążeniu do zachowania za wszelką cenę pokoju, naród gotów jest zrzec się wszelkiej polityki, która koliduje z potrzebami i celami innych narodów — oczywiście, utrzymanie potężnej marynarki wojennej, będzie też zbędnem. Nie powinno się jednak przydawać zbyt wielkiego znaczenia idei stałego pokoju; praca ludzi prawdziwie państwowych powinna sięgać dalej i wychodzić poza wszelkie przewidywane granice. Wojny wywoływane są nie przez uzbrojenia, lecz nieudolnością ludzi stanu, którzy ze zgrozą zmuszają do użycia tego uzbrojenia. Lecz jeżeli natchnione talenty umiejętnie wyrównają wszelkie tarcia pomiędzy kolidującemi interesami narodów, a niebezpieczne ambicje narodowe zmuszone będą do współpracy, — wówczas naród wolny, jakim jest naród amerykański, dla poparcia swej pracy pacyfistycznej będzie mógł swobodnie oprzeć się na sile morskiej i powołać nawet, jeżeli to będzie ku temu potrzeba, swych marynarzy do ćwiczeń bojowych.

I dopóki egzystuje wojna, a z nią upragniony zawsze pokój, musimy iść przekazanemi nam od zarania przez naszych przodków drogami, które dały pełnię życia i wolność 130 miljonom ludzi i w obronie których marynarka wojenna Stanów Zjednoczonych stanie zawsze w pełnej gotowości, jako najpotężniejsza tarcza przeciw wszelkim zakusom wrogów pokoju na ziemi.

Rozwiązanie cyfrówki

z nr. 2 (21) „Floty Narodowej"

1. 2. 3. 4. 5. 6. 7.
T o r p e d a

Dobre rozwiązania nadesłali:

pp.: J. Szteyner, Stanisław Rogalski, Inż. St. Rogowski, Z. Makowski, Roman Jasiński z Warszawy, oraz Alfons Gulowski z Chojnic, M. Schultisówna z Chełma, Michał Osada z Grzybek, Ks. F. Gosk z Jastrzębia, Jan Kozłowski z Lublina, Aleksander Matjaszewski z Jaszczowa, Jan Błocki z leśnictwa Dąbrowa.

3 nagrody książkowe za dobre rozwiązanie zadania otrzymali pp.: Jerzy Szteyner, Alfons Gulowski, Michał Osada.

Książki nadesłane

Inż. Wojnicz Sianożęcki. „Zbiorowa obrona przeciwgazowa większych skupień ludzkich". Warszawa 1932, Wojskowy Instytut Naukowo-Wyd. str. 110. cena 1.80

Nie jest to żadną tajemnicą, że mimo haseł pacyfistycznych wszystkie państwa zbroją się pocichu i pracują wiele nad rozwojem i wynalazkami w dziedzinie gazów trujących, tej groźnej broni w wojnie nowoczesnej.

Społeczeństwo nasze, nie chcąc ulec zaskoczeniu pod tym względem w razie wojny, musi bacznie śledzić ten objaw i zawczasu przygotować się do obrony przeciwgazowej.

Zagadnienie obrony przeciwgazowej znajduje u nas coraz większe zrozumienie — co jest zupełnie naturalne ze względu na palącą potrzebę jego należytego traktowania. Wyrazem tej potrzeby jest ukazująca się obecnie praca wybitnego specjalisty z tego zakresu, prof. Sianożęcekiego, który wyczerpująco i rzeczowo ujmuje zagadnienie zbiorowej obrony przeciwgazowej. Jest to bodaj pierwsza praca, omawiająca szczegóły organizacyjne i plany obrony przeciwgazowej. Dzieli się na 2 części, cechy, zalety i wyszkolenie, II-ga porusza środki techniczne obrony zbiorowej, schrony, wybór ich miejsca, ich właściwe przeznaczenie i celowość, całkowite urządzenia w nich oraz specjalne — wentylacyjne. Obszernie przytem jest omówiona ewakuacja ludności do miejsc bezpiecznych. Zawarte w pracy szczegóły obrony zbiorowej są wynikiem ostatniego stanu wiedzy wojskowej w tej dziedzinie.

Ze względu na fachowe i gruntowne potraktowanie przedmiotu książka powinna się znaleźć w ręku tych wszystkich osób oraz czynników samorządowych, społecznych i zawodowych, które są powoływane do wykonywania zadań obrony przeciwgazowej.

Ukonstytuowanie się spółdzielni Straży Pożarnej w Krakowie, zarej. z o. o.

W salach P. Z. U. odbyło się Walne Zgromadzenie Członków — Założycieli nowej Spółdzielni Straży Pożarnych w Krakowie. Porządek dzienny wypełniło zagajenie, przyjęcie statutu, wybór władz i przyjęcie inwentarza dawnej Składnicy Zw. Straży Pożarnych woj. krak. Prezesem Rady Nadzorczej wybrano mrg. *St. Hergeta,* nadradcę Magistratu Krak. wiceprezesem p. J. Kuca z Bochni. Na członków Rady powołano pp: dyr. Wielgusa, E. Nowakowskiego, dyr. P. Z.

U. W., J. Ligockiego, Kom. rząd. m. Jasła, *K. Prezentkiewicza,* nacz. okr. w Wadowicach, dyr. prof. *L. Dziamę,* dyr. gim. w Tarnowie, *A. Hymczaka,* kier. szkoły w Stanisławicach, *S. Ziembę,* właść. fabr. („Jarra") w Krakowie *J Kumza,* burm. w Kalwarji, *Wł. Worka,* nacz. poczt. w Sędziszowie, i *A. Chmurę,* nacz. straży i obyw. w N. Sączu. Do dyrekcji weszli pp.: dyr. *Jan Porzycki,* jako przewodniczący oraz *pp.* Michał Zych i Józef Kącki jako czynni dyrektorowie.

Walne Zgromadzenie upoważniło Radę do zaciągnięcia długoterminowej pożyczki w wysokości 50.000 zł., a ponadto uchwaliło wysokość wpisowego i rozstrząsało szereg aktualnych spraw związanych z rozwojem tej instytucji. W myśl statutu celem Spółdzielni jest działalność handlowa wśród Straży Pożarnych i Instytucyj Publicznych dla ochrony przed wyzyskiem i umożliwienie zaopatrywania się w tani i przepisowy sprzęt oraz narzędzia techniczne. Pozatem Spółdzielnia ma za zadanie materjalne popieranie wynalazków w tej dziedzinie, współdziałanie z krajowym przemysłem i popieranie swych członków w zakresie akcji przeciw po żarowej. Spółdzielnia zaopatrywać będzie swych członków także w przyrządy gazowe, powodziowe, i mundurowe, już to przy pomocy własnych wytwórni względnie produkcji krajowej i udzielanie kredytu przy zakupie. Członkami spółdzielni mogą być naczelnictwa okręgowego, rejonowe, i straże pożarne, instytucje prawno-publiczne oraz firmy handlowo-przemysłowe, w których zakresie leży popieranie pożarnictwa, ponadto osoby fizyczne zainteresowane w rozwoju straży pożarnych zamieszkałe w Polsce. Zyski poza dywidendą przeznaczone będą na tereny słabsze finansowo, celem podniesienia ogólnej akcji ratowniczej i pożarniczej. Wszelki sprzęt dostarczony przez tę spółdzielnię jest odbierany i badany przed dostawą przez fachową komisję techniczną głównego Związku Straży Pożarnej co daje gwarancję jakości materjała oraz technicznego wykonania.

Spółdzielnia współpracować będzie ściśle w porozumieniu z Powszech. Zakładem Ubezpieczeń Wzaj., z związkami woj. straży pożar. i władzami samorządowemi oraz wszystkiemi strażami narazie na terenie Małopolski Zach. Sprawą akcji nowo-założonej spółdzielni winny się zainteresować szczególnie Magistraty i Gminy wiejskie oraz Rady powiatowe, starostwa i t. p. instytucje ze względu na jej utylitarny charakter i gwarancje jako dostawcy wszelkich materjałów przeciw-pożarowych.

„H A Z E T"

Parowa Fabryka Cukrów i Czekolady

Lwów, ul. Panieńska Nr. 23.

Fabryka została założona w roku 1910 i wyroby Fabryki rozpowszechnione są na terenie całej Polski. Firma posiada składy konsygnacyjne w Warszawie, w Bydgoszczy i w Krakowie. Fabryka zatrudnia 150 robotników. Specjalnością wytwórni są: cukry, czekolada, wafle, herbatniki i keksy. Właścicielami Fabryki są pp.: Hamer Samuel i Zimand Samuel.

UNJA STRAŻACKA

Fabryka Motopomp, Narzędzi i Samochodów Pożarnych, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Lwów, ul. Boczna Pijarów 3.

Telefon Zarządu i Fabryki 14-84, Konta Czekowe: P. K. O. Kraków Nr. 408.964, P. K. O. Warszawa Nr. 150.835. Konta Bankowe we Lwowie: Bank Gospodarstwa Krajowego, Bank Związku Spółek Zarobkowych, Miejska Komunalna Kasa Oszcz. Firma została założona 1918 r. Zarząd stanowią pp.: 1) Stanisław Mentzel, 2) Stefan Szafarkiewicz. Kierownikiem i Dyrektorem Fabryki jest p. Fryderyk Blümke. Kapitał Zakładowy wynosi Zł. 70.000.— Fabryka wyspecjalizowała się w wyrobach sikawek motorowych, ręcznych, przenośnych i przewoźnych dwu i czterokołowych, narzędziach i samochodach pożarniczych. Unja Strażacka współpracuje z Głównym Związkiem Straży Pożarnych pod którego kontrolą wykonywuje „Motopompy", „Leopolja" jedyne krajowe zakwalifikowane do użytku straży, a także z Powszechnym Zakładem Ubezpieczeń Wzajemnych w Warszawie i z Małopolskim Związkiem Straży Pożarnych we Lwowie.

Kamieniołomy Tatrzańskie

Sp. z ogr. odp. w Zakopanem

Kapitał zakładowy wynosi Zł. 2.000.000.—

Firma należy do fundacji Kórnickiej. Przedsiębiorstwo zasadniczo produkuje i utrzymuje na składach następujące sorty materjałów: kostka brukowa wszelkich sort i wymiarów, krawężniki w dowolnych profilach, cios obrobiony i okładziny fasadowe, łamany kamień budowlany, tłuczeń sortowy, grys, żwir i piasek oczyszczony dla celów budowlanych i drogowych. Charakterystycznemi właściwościami tatrzańskiego głazu kwarcowego jako kamienia dla celów brukowych, drogowych, budowlanych jest ogromna twardość i wytrzymałość na ciśnienie, odporność na wszelkie wpływy atmosferyczne, minimalna ścieralność, miałkoziarnisty układ powodujący równomierną ścieralność całej powierzchni, w bruku stale szorstka powierzchni, w bruku stale szorstka powierzchnia przy ścieraniu nie polerująca się, wskutek twardości ostre regularne kanty po obróbce, znakomite cementowanie się tłucznia w nawierzchni szosowej.

„C A R O"

Sp. z ogr. odp. w Krakowie

„Caro" Spółka dla popierania i prowadzenia handlu bydłem, mięsem i przetworami zwierzęcemi, Spółka z ogr. od. w Krakowie, ul. Rzeźnicza 33, Telefon 11525, Adres telegraficzny „Caro" Kraków, ul. Rzeźnicza. Przedsiębiorstwo istnieje od roku 1905 jednakowoż pod nową nazwą „Caro" jako Spółka z ogr. od. istnieje od roku 1927. Właścicielami przedsiębiorstwa jest Gmina stoł. król. miasta Krakowa, Bank Dyskontowy Warszawski S.A. Oddział w Krakowie i Cech Rzeźników i Masarzy w Krakowie.

Kapitał zakładowy wynosi 550.000 zł., obrotowy przeszło 2.000.000 zł., Spółka jest także właścicielem nowo wybudowanego domu mieszkalnego w Krakowie wartości 900.000 zł.

W skład Rady Nadzorczej Spółki wchodzą: Prezydjum miasta Krakowa i Reprezentanci Rady Miejskiej, Reprezentanci Banku Dyskontowego Warszawskiego S.A. oraz Cechu Rzeźników i Masarzy w Krakowie, Dyrektorami przedsiębiorstwa są: Rafał Landau i Dr. Porębski Józef, prokurentem Jakób Landau.

Do zakresu działania przedsiębiorstwa należy: finansowanie spędów bydła i nierogacizny na Centralnej Targowicy Miejskiej w Krakowie przez udzielanie kredytów i zaliczek hodowcom i handlarzom, przez udzielanie kredytów rzeźnikom i masarzom, przez inkasowanie od kupujących i wypłacanie sprzedawcom cen kupna sprzedaży za wszystkie zwierzęta sprzedane na Centralnej Targowicy Miejskiej w Krakowie, finansowanie i organizowanie eksportu zwierząt rzeźnych i produktów mięsnych, następnie skór surowych i innych odpadków poubojowych.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Senatorska 14 (Magistrat), tel. 688-33. Konto P. K. O. 25.333.

Redaktor: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI Wydawca: STOŁECZNY KOMITET FLOTY NARODOWEJ

Zakłady Drukarskie „HELIKON“ Warszawa, Elektoralna 25, tel. 778-52.